



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU REALIZOVANÉHO OBCÍ

FINANCIAL ASSURANCE OF PROJECT REALIZED BY MUNICIPALITIES

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Michal Dadák

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. VÍT HROMÁDKA, Ph.D.

BRNO 2017



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

STUDIJNÍ PROGRAM	N3607 Stavební inženýrství
TYP STUDIJNÍHO PROGRAMU	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
STUDIJNÍ OBOR	3607T038 Management stavebnictví (N)
PRACOVISTĚ	Ústav stavební ekonomiky a řízení

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

DIPLOMANT	Bc. Michal Dadák
NÁZEV	Finanční zajištění projektu realizovaného obcí
VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE	doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.
DATUM ZADÁNÍ	31. 3. 2016
DATUM ODEVZDÁNÍ	13. 1. 2017

V Brně dne 31. 3. 2016


doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.
Vedoucí ústavu




prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

KORYTÁROVÁ, J., HROMÁDKA, V. Veřejné stavební investice. Brno, VUT FAST Brno, 2007
PROVAZNÍKOVÁ, R. Financování měst, obcí a regionů - teorie a praxe. 2. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009
MÁČE, M. Finanční analýza investičních projektů. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ (ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY)

1. Životní cyklus stavebního investičního projektu
2. Zdroje financování stavebních projektů realizovaných obcí
3. Proces finančního zajištění veřejného investičního projektu
4. Případová studie zaměřená na návrh a posouzení zdrojů financování stavebního projektu realizovaného obcí


Cílem diplomové práce je vymezení problematiky financování stavebních projektů realizovaných obcí a následně zpracování případové studie zaměřené na návrh a posouzení zdrojů financování vybraného obecního projektu.

Výstupem práce bude zpracovaná případová studie analyzující možnosti financování obecního projektu a následný návrh konkrétních zdrojů financování a jeho posouzení.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).


doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.

Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

V diplomové práci je popsáno finanční zajištění projektu, který je realizován obcí. Teoretická část práce je zaměřena na popsání základních pojmů v oblasti veřejných projektů, obcí a rozpočtů obcí. Následně se práce věnuje zdrojům, kterými je možné investiční akce zajistit. Práce se zabývá i rozdělením pozemních komunikací a ekonomickému hodnocení silnic a dálnic. Praktická část práce je věnována návrhu projektu místní komunikace v obci Plumlov – Žárovice a poté finančnímu zajištění tohoto stavebního investičního projektu. Je vybráno několik možností financování projektu a následně posouzení jednotlivých způsobů. Výstupem práce je výběr nejlepšího možného způsobu financování pro navržený projekt.

KLÍČOVÁ SLOVA

životní cyklus projektu, veřejný projekt, veřejná zakázka, obec, finanční zajištění, hodnocení ekonomické efektivnosti, zdroje financování, obecní rozpočet, dotace, bankovní úvěr

ABSTRACT

The master thesis describes financial assurance of a project, which is realized by the municipalities. The theoretical part is focused on describing basic concepts of public projects, municipalities and municipal budgets. Subsequently, the work deals with sources that can provide financial assurance. Thesis is also focused on categorization of roads and the economic evaluation of roads and highways. The practical part is devoted to the basic design of the project to local roads in the municipality Plumlov - Žárovice and then financial assurance of this construction investment project. It selects several financing options for the project and the subsequent assessment of individual options. The outcome of this work is the selection of the best possible way of financing for the proposed project.

KEYWORDS

project life cycle, public project, public contract, municipality, financial assurance, economic efficiency evaluation, sources of financing, the municipal budget, grants, bank loans

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE VŠKP

Bc. Michal Dadák *Finanční zajištění projektu realizovaného obcí*. Brno, 2017. 85 s., 17 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 31. 1. 2017

Bc. Michal Dadák
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

V první řadě bych rád poděkoval vedoucímu mé práce doc. Ing. Vítu Hromádkovi, Ph.D. za vedení a čas strávený při konzultacích této práce. Následně bych rád poděkoval své rodině, přítelkyni a kamarádům za podporu a v neposlední řadě svým spolubydlícím, kteří vždy tvořili ideální prostředí pro práci.

OBSAH

1 Úvod	11
2 Veřejný projekt, veřejná zakázka, životní cyklus projektu	13
2.1 Veřejný projekt.....	13
2.2 Veřejná zakázka	14
2.3 Životní cyklus projektu.....	16
2.3.1 Předinvestiční fáze	16
2.3.2 Investiční fáze	16
2.3.3 Provozní fáze	16
2.3.4 Likvidační fáze	17
3 Veřejná správa a územní samospráva.....	18
3.1 Veřejná správa – charakteristika a členění.....	18
3.2 Územní samospráva.....	19
3.2.1 Obec	19
3.2.2 Orgány obce.....	20
3.2.3 Působnost obce	20
4 Rozpočet obce a rozpočtový proces	21
4.1 Struktura územního rozpočtu	22
4.2 Územní rozpočty v České republice	24
4.2.1 Rozpočtový proces.....	24
4.2.2 Rozpočty obcí v roce 2016	26
5 Zdroje pro finanční zajištění investiční činnosti obce	27
5.1 Daňové příjmy.....	27
5.2 Nedaňové příjmy	28
5.3 Dotace a transfery.....	28
5.4 Finanční prostředky z fondů EU určené územní samosprávě.....	29
5.5 Ostatní příjmy.....	30
5.5.1 Návrtné příjmy	31

6 Rozdělení, správa a vlastnictví pozemních komunikací	32
6.1 Rozdělení pozemních komunikací	32
6.2 Vlastnictví pozemních komunikací	33
6.3 Správa pozemních komunikací	33
7 Hodnocení ekonomické efektivity silničních a dálničních staveb, metoda CBA.....	34
7.1 Vstupy pro hodnocení ekonomické efektivity	34
7.1.1 Ukazatele pro hodnocení ekonomické efektivity	35
7.1.2 Kalkulační vzorec	36
7.1.3 Stanovení předpokládaných stavebních nákladů	38
7.2 Metoda CBA	40
7.2.1 Zhodnocení kontextu, variant a proveditelnosti	40
7.2.2 Finanční analýza	41
7.2.3 Ekonomická analýza	42
7.2.4 Analýza rizik.....	43
7.3 Postup ekonomického hodnocení.....	43
8 Případová studie	45
8.1 Město Plumlov	45
8.2 Analýza finanční situace	46
8.3 Popis projektu a jeho řešení	51
8.3.1 Popis lokality a současného stav.....	51
8.3.2 Trasa a technické řešení komunikace.....	53
8.4 Ocenění místní komunikace.....	56
8.5 CBA analýza	59
8.5.1 Popis projektu a vstupní parametry.....	59
8.5.2 Rozpočet projektu a provoz.....	60
8.5.3 Finanční analýza projektu.....	62
8.5.4 Ekonomická analýza projektu.....	63
8.6 Finanční zajištění investičního projektu	68
8.6.1 Vlastní zdroje.....	68

8.6.2 Dotační prostředky Olomouckého kraje.....	68
8.6.3 Dotační prostředky Ministerstva pro místní rozvoj	70
8.6.4 Dotace Evropské unie.....	72
8.6.5 Investiční úvěr.....	73
9 Závěr	76
10 Použité informační zdroje	78
10.1 Seznam použité literatury	78
10.2 Seznam použitých internetových zdrojů	79
11 Seznam zkratk.....	81
12 Seznam obrázků	82
13 Seznam tabulek a grafů.....	83
14 Seznam příloh	85

1 Úvod

Zvyšování blahobytu v obcích je nedílnou součástí rozvoje, jak daného regionu ve kterém se obec nachází, tak celého státu. V posledních letech můžeme sledovat velký posun v tomto rozvoji, kdy i v nejdlejších obcích dochází k rekonstrukcím stávající infrastruktury a k budování zcela nové. Investiční projekty jsou tedy velmi podstatnou složkou v rozhodování obce. Jak tyto projekty financovat je potřeba velmi důkladně zhodnotit a pro každý projekt je nutno vybrat specifické financování. U každého projektu je potřeba zvážit, jaké způsoby financování jsou pro něj vhodné, a poté posoudit, které z nich jsou nejvýhodnější.

Rozpočty obcí mají omezený charakter a velmi často si z nich obec nemůže dovolit financovat specifické investiční akce. Musí se tedy poohlížet po jiných způsobech jak projekty financovat. V dnešní době mají obce široké možnosti v podobě dotací nebo úvěrů, které mají široké spektrum. Jak už bylo zmíněno výše, výběr a posouzení financování je tedy základem pro úspěšnou realizaci a dokončení investičního projektu.

V své diplomové práci se zabývám konkrétním návrhem projektu a následně jeho finančním zajištěním. Nyní si dovoluji citovat cíl práce, který je třeba dosáhnout: „*Cílem diplomové práce je vymezení problematiky financování stavebních projektů realizovaných obcí a následné zpracování případové studie zaměřené na návrh a posouzení zdrojů financování vybraného obecního projektu.*“, citováno ze zadání diplomové práce. K cíli dospěji popsáním problematiky v teoretické části práce a následnou aplikací zjištěných teoretických poznatků v praktické části diplomové práce.

Teoretická část práce popisuje a stručně definuje pojmy veřejný projekt, veřejná zakázka a životní cyklus projektu, které jsou nezbytné pro pochopení základů. Následně se zaměřuji na obec jako takovou. Definuji její postavení ve veřejné správě a územní samosprávě. Jak obec hospodář a jak tvoří svůj rozpočet, je velmi důležité a této problematice se také věnuje jedna kapitola práce. Následující kapitola se zabývá příjmy obce, z kterých může obec financovat investiční projekty a tyto příjmy tedy tvoří finanční zajištění projektu. Jedna kapitola vymezuje rozdělení, správu a vlastnictví pozemních komunikací. Důvodem je, že projekt, kterým se zabývám ve své praktické části, je zaměřen na návrh místní komunikace v obci. Finální kapitola v teoretické části práce popisuje hodnocení ekonomické efektivity silničních a dálničních staveb. Všechny kapitoly teoretické části práce jsou koncipovány tak, aby byly využitelné v případové studii diplomové práce.

Jak již bylo zmíněno, v praktické části práce se zabývám návrhem projektu v obci a následně jeho finančním zajištěním. Jedná se o projekt možné výstavby nové asfaltové komunikace v obci Plumlov – Žárovice. V tomto úseku se nachází místní komunikace,

která je tvořena pouze polní cestou, což ztěžuje přístup k obydlím v této části obce. V posledních letech v obci neustále probíhají stavební projekty, ať už se jedná o rekonstrukce vozovek, náměstí, budování inženýrských sítí atd. Na většinu těchto akcí využívá obec dotace. V případové studii nejprve provedu stručný popis obce a dané trasy komunikace. Následně zpracuji finanční analýzu města Plumlov, ke které použiji veřejně přístupné výkazy Fin 2 – 12 M. Poté popíši trasu a navrhnu technické řešení komunikace dle příslušných norem. Abych zjistil výši nákladů, které by obec musela na projekt vynaložit, vypracuji ocenění komunikace. Dílčím výstupem bude hodnocení ekonomické efektivnosti projektu, které je u některých žádostí o dotaci potřeba předkládat. Finální kapitola věnuje samotnému finančnímu zajištění projektu a zhodnotím, jaké zdroje jsou pro projekt nejlépe využitelné.

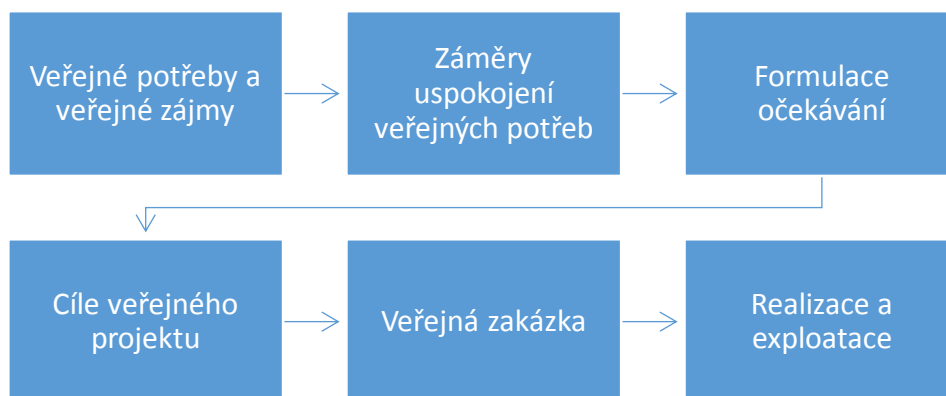
2 Veřejný projekt, veřejná zakázka, životní cyklus projektu

2.1 Veřejný projekt

Pojem veřejný projekt může být chápán jako různá forma aktivity, kterou vykonáváme v rámci veřejného sektoru a využíváme či investujeme při ní veřejné zdroje. Aktivitou se zpravidla rozumí investiční akce. Veřejný projekt má z věcného hlediska formu duchovního produktu, tedy veřejného statku nebo materiálního produktu s předem stanovenými cíli, přínosy a očekáváním. O obsahu a rozsahu alokace zdrojů se zpravidla rozhoduje v procesu veřejné volby. Veřejný projekt je tedy budoucí zamýšlenou akcí. Součástí veřejného projektu je finanční hodnocení, na základě jehož výsledku je hledán způsob, jak nejlépe uspokojit veřejné potřeby. Projekt může být označen za veřejný, pokud splňuje určité charakteristiky:

- významná část zdrojů, které jsou určeny pro projekt, je financována z veřejných prostředků, např. ze státního rozpočtu,
- k realizaci projektu jsou využity nástroje hospodářské politiky,
- jsou s ním spojené významné externality. [1,3]

Základním krokem veřejných projektů jsou určité veřejné zájmy a potřeby, které jsou předdefinovány do podoby záměrů, jak tyto potřeby uspokojit. Dojde-li v procesu veřejné volby k rozhodnutí, že daná potřeba bude financována z veřejných zdrojů a bude ve formě veřejného statku, dochází k její realizaci ve formě veřejné zakázky. [1]



Obr. 1 Veřejné potřeby, cíle, veřejný projekt a veřejná zakázka [1]

2.2 Veřejná zakázka

Pokud jsou veřejné zájmy a potřeby převedeny do roviny možností a způsobům, jak je naplnit, mluvíme o veřejné zakázce. Na veřejnou zakázku můžeme nahlížet z více pohledů. [2]

První je hledisko ekonomické, kdy mluvíme o účelné alokaci veřejných zdrojů tak, aby byly naplněny ekonomicko-sociální cíle. Při řešení daného problému máme k dispozici více možných variant řešení. Při rozhodování, kterou variantu řešení použít, by se mělo postupovat tak, aby použité zdroje byly alokovány efektivně, hospodárně a účelně. [2]

Druhé hledisko je právní. To je vymezeno zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve kterém je dle § 2 zadání veřejné zakázky definováno následovně „Zadáním veřejné zakázky se pro účely tohoto zákona rozumí uzavření úplatné smlouvy mezi zadavatelem a dodavatelem, z níž vyplývá povinnost dodavatele poskytnout dodávky, služby nebo stavební práce“. Tento zákon následně dělí a vymezuje veřejné zakázky dle jednotlivých hledisek. [2]

Dosud bylo právní hledisko vymezeno zákonem č. 137/2006 Sb., zákon o veřejných zakázkách, platnost tohoto zákona byla ukončena k datu 1. 10. 2016. Zákon o veřejných zakázkách je nahrazen již zmiňovaným zákonem o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb., který vstoupil v účinnost právě k datu 1. 10. 2016. Tento zákon je platný od 29. 4. 2016.

Druhy veřejných zakázek (§ 14):

1. Veřejná zakázka na dodávky je taková veřejná zakázka, jejímž cílem je pořízení věcí, zvířat nebo ovladatelných přírodních sil. Pokud nejsou součástí veřejné zakázky na stavení práce. Pořízení můžeme chápat, jako koupi, nájem nebo pacht.
2. Veřejná zakázka na služby je taková zakázka, která není specifikovaná jako veřejná zakázka na dodávky nebo veřejná zakázka na stavení práce
3. Veřejná zakázka na stavební práce je taková zakázka, jejímž předmětem je zhotovení stavby nebo poskytnutí projektových činností souvisejících se stavbou, pokud jsou vázány v souvislosti se staveními pracemi. Stavbou se rozumí výsledek stavebních nebo montážních prací, které vytvoří jednotný celek určený k samostatné hospodářské nebo technické funkci. [4]

Rozdělení dle výše předpokládané hodnoty zakázky:

1. Nadlimitní veřejná zakázka je taková zakázka, jejíž hodnota je rovna nebo přesahuje finanční limit stanovený neřízením vlády zpracovávající příslušné předpisy evropské unie. Nadlimitní veřejná zakázka se zadává dle části čtvrté

zákona č. 134/2016 Sb., pokud není zadávána dle části páté až sedmé stejného zákona nebo u ní zadavatel neuplatnil výjimku z povinnosti zadat ji v zadávacím řízení.

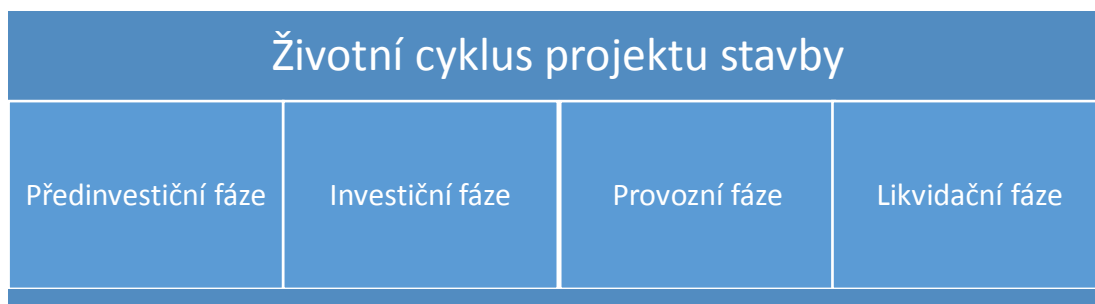
2. Podlimitní veřejná zakázka je taková zakázka, jejíž předpokládaná hodnota přesahuje hodnotu veřejné zakázky malého rozsahu, ale nedosahuje limitu pro nadlimitní veřejnou zakázku. Podlimitní veřejná zakázka se zadává dle části třetí zákona č. 134/2016 Sb., pokud nebyla zadána ve zjednodušeném režimu nebo u ní nebyla uplatněna výjimka stejná jako u nadlimitní veřejné zakázky.
3. Veřejná zakázka malého rozsahu je taková zakázka, jejíž předpokládaná hodnota je nižší nebo rovna v případě veřejné zakázky na dodávky nebo služby částce 2 000 000 Kč. V případě veřejné zakázky na stavební práce musí být předpokládaná hodnota rovna nebo nižší než částka 6 000 000 Kč. [4]

Zásadní roli při zadávání veřejných zakázek sehrává zadavatel. Ten je dle zákona č. 134/2016 Sb., dělen dle určitých kritérií, které jsou v zákonu stanoveny. Dle zákona jsou zadavatelé rozděleni následovně:

1. Veřejným zadavatelem může být Česká republika, v tomto případě se jednotlivé organizační složky státu považují za samostatné zadavatele. Veřejným zadavatelem může být dále Česká národní banka, státní příspěvková organizace, územní samosprávný celek nebo jeho příspěvková organizace a jiná právnická osoba.
2. Zadavatelem je také osoba, která k úhradě a realizaci podlimitní nebo nadlimitní veřejné zakázky použije rozpočtu veřejného zadavatele, rozpočtu Evropské unie nebo veřejného rozpočtu cizího státu a to v případě, že využije více než 200 000 000 Kč, nebo více než 50% peněžních zdrojů ze stanovených rozpočtů.
3. Zadavatelem při zadávání sektorových zakázek a sektorových koncesí je osoba uvedená v § 151 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb.
4. Za zadavatele se dále považuje osoba, která zahájila zadávací řízení, i když k tomu nebyla povinna ve vztahu k zadávacímu řízení a do jeho ukončení. [4]

2.3 Životní cyklus projektu

Obecně by se dalo říci, že životní cyklus reprezentuje určitý časový interval v letech. Životní cyklus stavebního investičního projektu představuje nejdelší období od definování základních myšlenek projektu, přes vlastní přípravu, realizaci, až po jeho ukončení a likvidaci. Toto období lze rozdělit do čtyř na sebe vzájemně navazujících fází a to fáze předinvestiční, investiční, provozní a likvidační. Tyto fáze jsou zobrazeny v obrázku číslo 2. [5,14]



Obr. 2 Životní cyklus projektu [5]

2.3.1 Předinvestiční fáze

Této fázi bychom měli věnovat větší pozornost, jelikož z hlediska úspěšnosti projektu je velmi důležitá. Pomocí vhodných technickoekonomických ukazatelů je zjišťována zejména ekonomická efektivnost a dále také technická a finanční proveditelnost záměru. Předinvestiční fáze začíná zpracováním základních myšlenek projektu, dále zpracováním studie proveditelnosti a vytvořením hodnotící zprávy. [5,14]

2.3.2 Investiční fáze

Investiční fáze obsahuje větší počet činností, probíhá projektová a realizační činnost. Základem je tvorba právního, finančního a organizačního rámce pro realizaci projektu. Tuto fázi lze členit do několika etap, kterými mohou být: zpracování zadání stavby; zpracování úvodní projektové dokumentace (projekt pro územní povolení, resp. stavební povolení); zpracování realizační projektové dokumentace; realizace výstavby; příprava uvedení do provozu, uvedení do provozu a zkušební provoz; aktualizace dokumentace a systému. [5,14]

2.3.3 Provozní fáze

Na provozní fázi musíme mít pohled jak z krátkodobého tak i z dlouhodobého hlediska. Krátkodobý pohled odráží počáteční období, tzn. uvedení projektu do provozu. Zde se může objevit řada problémů, např. ze špatného průběhu technologického procesu,

nedostatečné kvalifikace pracovníků aj. Velká řada těchto problémů pramení z realizační fáze projektu. [5,14]

Dlouhodobý pohled se týká celkové strategie projektu, tzn. provozních příjmů, nákladů a případně užitků plynoucích z projektu. Pokud se objeví nějaké nedostatky týkající se dlouhodobého výhledu až v provozní fázi, tak jejich náprava může být velmi nákladná a obtížná. Veškeré nedostatky, chybné základní předpoklady a rizika by měly být v dobře zpracované studii proveditelnosti odstraněny již v předinvestiční fázi. [5,14]

2.3.4 Likvidační fáze

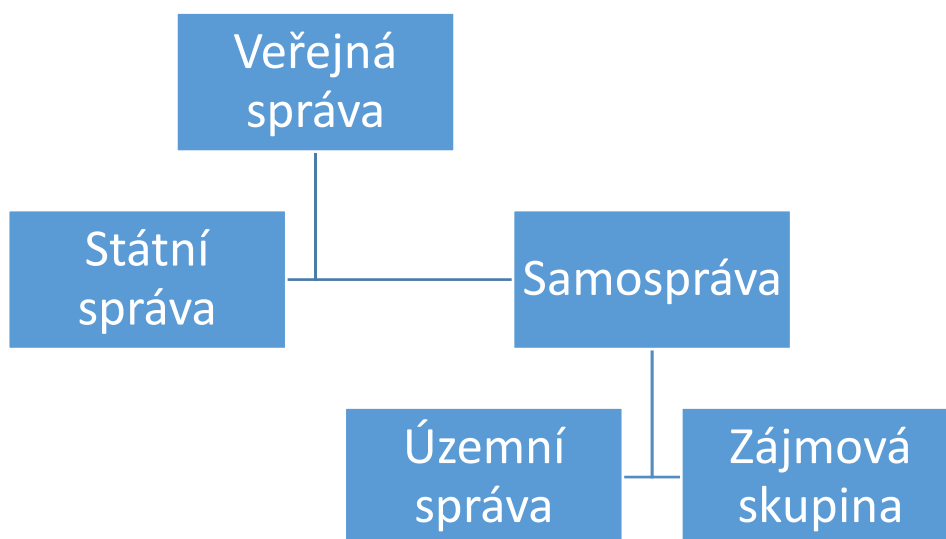
Závěrečná fáze života projektu. Představuje zbylé příjmy, které může projekt generovat, ale také náklady, které mohou plynout z jeho likvidace. V této fázi se již projekt neprovozuje. [5,14]

3 Veřejná správa a územní samospráva

3.1 Veřejná správa – charakteristika a členění

Veřejná správa má určitou strukturu a lze na ni pohlížet ze dvou hledisek, z nichž poté můžeme veřejnou správu chápat z různých směrů. První hledisko je to, zda stát vykonává veřejnou správu prostřednictvím svých orgánů jakožto státní správu, nebo přenechává určitý okruh pravomocí a záležitostí na nestátní veřejnoprávní korporaci, aby tyto záležitosti spravovala na samosprávném principu. Druhé hledisko je hledisko geografické. V tomto případě rozlišujeme, zda se jedná o ústřední, územní nebo místní samosprávu. [6]

Podle prvního hlediska můžeme chápat veřejnou správu jako systém, který je tvořen dvěma podsystemy. Hlavní podsystem představuje státní správa a vedlejší podsystem veřejná samospráva. Stát vykonává státní správu prostřednictvím institucí sám nebo zprostředkovaně. Delegováním pravomocí vzniká veřejná samospráva, která má právo vykonávat svoje záležitosti samostatně, vlastním jménem a prostředky, a to v rámci zákonem stanovených předpisů. Členění veřejné zprávy můžeme vidět v obrázku číslo 3. [6]



Obr. 3 Schéma veřejné správy [6]

Územní samospráva v rámci své stanovené působnosti a ekonomických podmínek vykonává veřejnou správu na území menším, než je stát, tzn. obce, kraje.[6]

3.2 Územní samospráva

Územní samospráva je jako pojem definována v zákoně č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, v hlavě sedmé a to takto: „*Česká republika se člení na obce, které jsou základními samosprávnými celky, a kraje, které jsou vyššími územními samosprávnými celky*“. [6]

Z hlediska územní samosprávy existuje v České republice dvoustupňový systém. Základní jednotkou, je dle Ústavy ČR obec. Vyšší jednotkou je dle ústavy kraj. Kraje vznikly k 1. 1. 2001 na základě zákona č. 347/1997 Sb. U územní samosprávy nemluvíme o hierarchické struktuře, ale o nadřízenosti a podřízenosti, neboť každý územní samosprávný celek má svá práva a kompetence, do kterých jiný územní samosprávný celek nemůže zasahovat. [6]

3.2.1 Obec

Dále se ve své práci a v tomto oddíle budu konkrétněji věnovat obcím, vzhledem k tématu práce a jejímu obsahu. Vedle Ústavy ČR je základem právní úpravy obcí zákon 128/2000 Sb., o obcích (obecních řízeních), který nabyl účinnost dne 1. 1. 2001. Jak již bylo zmíněno, obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů na konkrétním územním celku, který je vymezen hranicí území obce. Obec je vymezena jako veřejnoprávní korporace, která má svoje vlastní finanční prostředky a majetek, se kterým nakládá. Sestavuje si také svůj rozpočet. Působnost obcí se dělí na samostatnou a přenesenou a to v rozsahu stanoveném zákony. Prostřednictvím volených orgánů se uskutečňuje samospráva veřejných záležitostí. Volenými orgány jsou zastupitelstva a přímé hlasování obyvatel v místním referendu. [6]

V současné době zákon rozlišuje podle míry přenesení státní správy tyto kategorie obcí:

- Obec;
- Obec s matričním úřadem;
- Obec se stavebním úřadem;
- Obec s pověřeným obecním úřadem;
- Obec s rozšířenou působností. [6]

Příjmy rozpočtu obce představují příspěvky ze státního rozpočtu za výkon přenesené působnosti a dále správní pokuty a poplatky.[6]

3.2.2 Orgány obce

Za správu obce je jako orgán odpovědně zastupitelstvo. Ze svých členů si zastupitelstvo volí starostu, který je odpovědný za výkon své funkce právě zastupitelstvu. Starosta reprezentuje obec ve vnějších záležitostech. Dále volí zastupitelstvo místostarostu, který zastupuje starostu v době jeho nepřítomnosti. [6]

Rada obce představuje její výkonný orgán. Tvoří ji starosta a zvolení členové z řad zastupitelů. V čele obecního úřadu stojí starosta, dále jej tvoří místostarosta, tajemník a zaměstnanci obecního úřadu. Jako své iniciativní a kontrolní orgány si zastupitelstvo může zvolit výbory. V každé obci musí být vždy zřízen výbor finanční a kontrolní. Rada obce si může jako své poradní a iniciativní orgány volit komise. [6]

3.2.3 Působnost obce

Samostatně obec spravuje záležitosti, které jsou v jejím zájmu a v zájmu občanů obce. Je nutné rozlišit samostatnou působnost obce a přenesenou působnost, kterou vykonávají orgány obce. Takovéto rozlišení je nutné z procesních a z finančních důvodů. [6]

Mezi záležitosti o kterých rozhoduje zastupitelstvo v rámci samostatné působnosti obce ze zákona č. 128/2000 Sb., patří:

- hospodaření obce;
- rozpočet a závěrečný účet obce;
- peněžní fondy obce;
- právnické osoby obce, organizace, řízení, personální a materiální zabezpečení obecního úřadu;
- vydávání obecně závazných vyhlášek;
- místní referendum;
- obecní policie;
- ukládání pokut;
- program rozvoje územního obvodu obce;
- územní a regulační plán obce;
- spolupráce s jinými obcemi atd. [7]

Dále orgány obce vykonávají přenesenou působnost ve věcech, které stanovuje zvláštní zákon, a to v základní rozsahu a pro svůj obvod správy. Tento obvod je totožný s územním obvodem obce. [6]

4 Rozpočet obce a rozpočtový proces

V rámci soustavy veřejných rozpočtů jsou v obcích sestavovány územní rozpočty. Tyto rozpočty jsou označovány jako decentralizované peněžní fondy. Jsou v nich soustředěny příjmy obce, které získá přerozdělením v rozpočtové soustavě, a také ty, které získává obec svou vlastní činností. [6]

Rozpočet a celý rozpočtový proces si můžeme vyložit jako nástroj, který zabezpečuje financování obecní politiky a dává podobu plánovaným příjmům a výdajům obce. Rozpočet je toková veličina, to znamená, že v rozpočtovém období se z došlých příjmů uhradují výdaje. Nikdy tedy není na příslušném příjmovém a výdajovém účtu stav rozpočtovaných příjmů a výdajů. Rozpočet je bilancí a jeho hospodaření lze vyjádřit následujícím vztahem:

$$F_1 + P - V = F_2$$

kde:

F_1 ... stav peněžních prostředků v rozpočtu na počátku rozpočtového období,

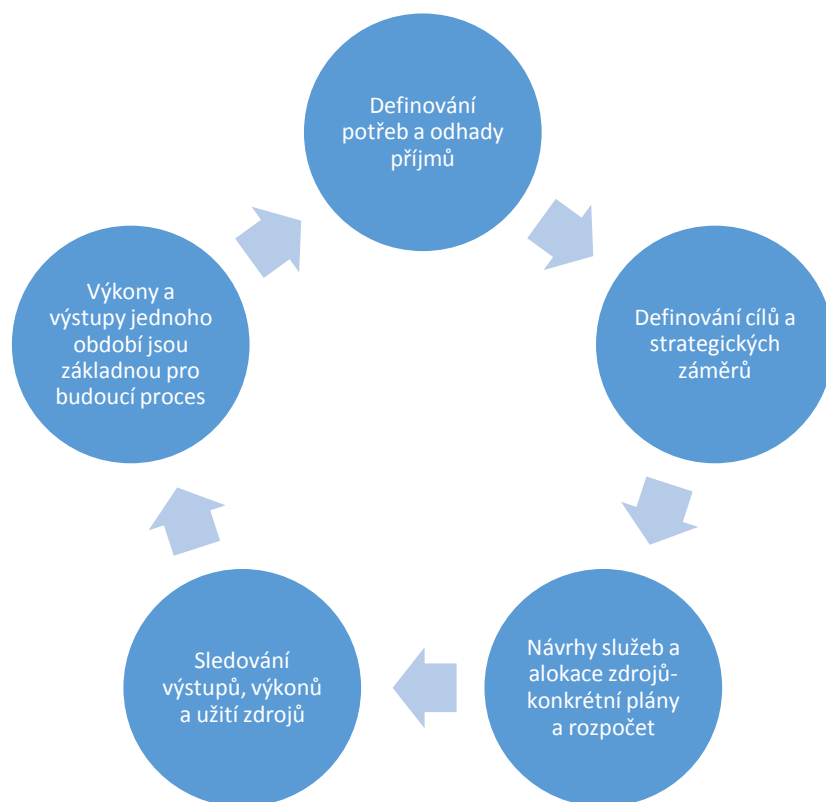
P ... příjmy,

V ... výdaje,

F_2 ... je stav peněžních prostředků rozpočtu na konci rozpočtového období. [6]

Je-li stav peněžní prostředků na konci rozpočtového období větší než stav na počátku období, vytváří se finanční rezerva. Pokud je tomu naopak je nutné využít rezerv z předcházejícího období nebo jiných zdrojů na vyrovnaní bilance. [6]

Rozpočet dále plní úlohu finančního plánu. Měl by zajistit, aby obec splácela své závazky v dohodnutých lhůtách. Povoluje tedy ty výdaje, kterou jsi kryty buď příjmy, které lze očekávat, nebo existujícími rezervami nebo půjčkami, které lze získat a následně splatit. Při plánování výdajů je žádoucí vycházet z předem definovaných potřeb. Objektivizace a efektivnost výdajů se odehrává ve všech fázích sestavování rozpočtu, tedy při jeho navrhování, projednávání, schvalování a průběžné či následné kontrole plnění. Celý postup objektivizace příjmů a výdajů územního rozpočtu je vyjádřen na obrázku číslo 4. [6]



Obr. 4 Objektivizace vztahu výdajů a příjmů [6]

4.1 Struktura územního rozpočtu

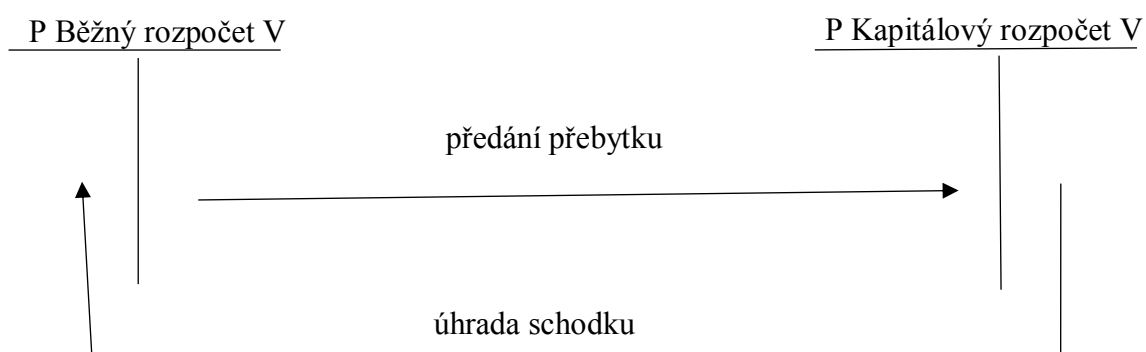
Většina územních rozpočtů se sestavuje ve dvojím provedení a to jako rozpočet běžný a kapitálový. Oddělíme tak běžné hospodaření od hospodaření dlouhodobého. Běžný rozpočet je bilance běžných příjmů a výdajů. Většina z nich se pravidelně každý rok opakuje. Běžnými příjmy se pokrývají neinvestiční potřeby. Běžný rozpočet může být sestaven jako vyrovnaný nebo jako deficitní. U vyrovnaného se příjmy rovnají výdajům. Deficitní rozpočet má menší běžné příjmy jak běžné výdaje. [6]

Pokud je rozpočet sestaven výše zmíněnými dvěma způsoby, ukazuje to na zhoršení hospodářské situace obce. Obec je totiž schopna pokrýt jen své běžné výdaje a už nezbývají peníze na dluhové závazky nebo v horším případě není schopna pokrýt ani své běžné výdaje. V tabulce číslo 1 můžeme vidět zjednodušené schéma běžného rozpočtu. [6]

Tab. 1 Zjednodušené schéma běžného rozpočtu [6,8]

<i>Příjmy</i>	<i>Výdaje</i>
Daňové	<ul style="list-style-type: none"> - veřejná správa - veřejný pořádek - vzdělání - péče o zdraví - by dlení, komunální služby - na podnikání - úroky - nahodilé výdaje
Nedaňové	
Přijaté transfery	
<i>(Saldo - přebytek)</i>	<i>(Saldo - schodek)</i>

Schéma, které je zobrazeno v obrázku číslo 5, ukazuje vztah mezi rozpočtem běžným a rozpočtem kapitálovým tak, aby bylo jasné, jak jsou oba rozpočty propojeny a jak společně spolupracují. Mezi rozpočty se převádí přebytek nebo nedostatek finančních prostředků. Vztah mezi rozpočty vypadá následovně: [6]



Obr. 5 Vztah mezi běžným a kapitálovým rozpočtem [6]

V kapitálovém rozpočtu jsou tedy zachyceny příjmy používané na investiční potřeby, které přesahují časový horizont jednoho rozpočtového roku. Kapitálový rozpočet by měl být určen k hromadění dlouhodobých aktiv, protože investiční činnost je povětšinou spjata s velkými výdaji. Z toho důvodu jsou příjmy a výdaje v kapitálovém rozpočtu zpravidla jednorázové a neopakovatelné. Kapitálový rozpočet může být vyrovnaný, přebytkový nebo deficitní. Tabulka číslo 2 zobrazuje zjednodušené schéma kapitálového rozpočtu. [6,8]

Tab. 2 Zjednodušené schéma kapitálového rozpočtu [6,8]

<i>Příjmy</i>	<i>Výdaje</i>
- z prodeje majetku	- na investice
- přijaté dotace z rozpočtové soustavy	- kapitálové dotace rozpočtům
- přebytek běžného rozpočtu	- nákup akcií
- dary na investice	- poskytnuté půjčky
- příjmy z úvěrů	- splátky půjček
- příjmy z emise vlastních obligací	- krytí deficitu běžného rozpočtu

4.2 Územní rozpočty v České republice

Tvorba obecního rozpočtu je v současné době definována zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Za zmínku stojí aktuálně projednávaný návrh zákona o rozpočtové odpovědnosti, takzvaná finanční ústava. Tento zákon by měl upravovat výše zmíněný zákon č. 250/2000 Sb. Měl by zavést omezení pro zadlužování státu, krajů a obcí a tím zajistit dlouhodobě vyvážené hospodaření s veřejnými financemi. Návrh je v nynější době stále projednáván a veškeré změny, které by se měly dotknout obecních rozpočtů, budou v průběhu této práce zmíněny. Nyní bych v jednoduchosti popsal samotný proces tvorby obecního rozpočtu. [6]

4.2.1 Rozpočtový proces

Rozpočtový proces je soubor kroků, které jsou nezbytné pro řízení hospodaření územního celku v následujícím rozpočtovém období. Rozpočtový proces není u všech obcí stejný, jelikož zákon o rozpočtových pravidlech neupravuje každý krok přípravy, projednávání a schvalování rozpočtu. Avšak některé zásady a postupy zůstávají shodné pro všechny obce. V České republice se územní rozpočet sestavuje na jeden kalendářní rok. Rozpočtový proces je delší, zabírá dobu v rozponu 1,5 - 2 roky. Rozpočtový proces lze rozdělit do těchto etap:

1. Analýza minulého období a ujasnění priorit na následující;
2. Sestavení návrhu rozpočtu;
3. Projednání a schválení rozpočtu;
4. Kontrola rozpočtu;
5. Závěrečný účet – přehled o skutečném plnění rozpočtu;
6. Kontrola, obnova programu rozvoje a rozpočtového výhledu. [6]

Sestavování rozpočtu obce provádí povětšinou finanční odbor, který je výkonným orgánem. Základním kamenem pro návrh rozpočtu je takzvaný rozpočtový výhled. Rozpočtový výhled by měli využívat i ty nejmenší obce. Měl by být stejně podrobný jako samotný rozpočet a slouží pro střednědobé a dlouhodobé plánování. Do roku 2000

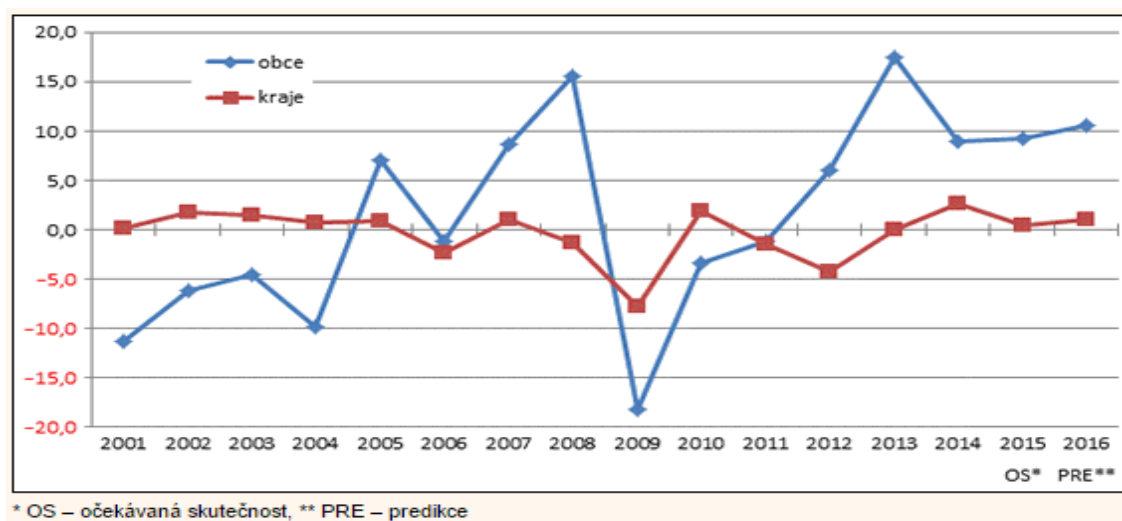
nemusely územní samosprávné celky rozpočtový výhled tvořit, ale zákon o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů jim tuto povinnost udělil tak jako povinnost sestavovat roční rozpočet. [6]

Rozpočtový výhled tvoří dle zákona čtyři základní ukazatele – celkové příjmy, celkové výdaje, celkové pohledávky, celkové závazky. Výhled může být samozřejmě zpracován i mnohem podrobněji než ve výše zmíněných čtyřech ukazatelích. Navrhované změny zákona o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů a zákon o rozpočtové odpovědnosti sjednocují název používaný v obou zákonech a to z rozpočtového výhledu na pojem střednědobý výhled rozpočtu. Tyto dokumenty uvádí předpoklad, že střednědobý výhled rozpočtu je nástroj pro sestavení rozpočtu a rozpočet by z něj měl vycházet. [6]

Dále rozpočet odráží vazby na jiné rozpočty a musí obsahovat požadavky vedoucích odborů, zastupitelů a organizací, které obec řídí. Je třeba provést analýzu hospodaření nejméně dva roky zpět a z této analýzy vyjde samotný návrh. Poté, co se sestaví samotný návrh rozpočtu, se projednává ve finančním výboru a v radě obce. Samotné schvalování rozpočtu má v kompetencích zastupitelstvo obce. Schválený rozpočet je vyrovnaný, přebytkový nebo schodkový. V případě, že je rozpočet schválen jako schodkový, je nutné schodek pokrýt následovně – finančními prostředky z minulých let nebo smluvně zabezpečenou půjčkou, úvěrem, návratnou finanční výpomocí nebo příjmem prodeje komunálních dluhopisů. Rozpočet musí být reálný, pravdivý a úplný. Tyto zásady mají využití při samotné kontrole rozpočtu a tvorbě závěrečného účtu obce. [6]

4.2.2 Rozpočty obcí v roce 2016

Na rok 2016 jsou a byly očekávány v rámci obcí optimistická. Předpoklad je, že obce setrvávají u přebytkového hospodaření. Odhaduje se výše přebytku 10,6 mld. Kč. Z grafu je vidno, že obce dosahují přebytku stabilně od roku 2012. V minulých letech dosáhly obce kladného hospodaření v důsledku omezené investiční aktivity. Hospodaření pomohla novela zákona č. 243/200 Sb., o rozpočtovém určení daní, jelikož posílila daňové příjmy obcí. O této novele a příjmech obcí bude řeč až dále. Jaký byl vývoj v jednotlivých letech a jaké byly základní příjmy a výdaje obcí, můžeme vidět na obrázku číslo 6 a v tabulce číslo 3. [15]



Obr. 6 Vývoj salda hospodaření obcí a krajů v letech 2001 až 2016 [15]

Tab. 3 Základní příjmy a výdaje obcí v letech 2015 a 2016 [15]

Ukazatel	2015 očekávaná skutečnost	2016 predikce	Index
	mld. Kč	mld. Kč	%
Daňové příjmy	172,1	184,7	107
Nedaňové příjmy	28,9	28,9	100
Kapitálové příjmy	5,7	5,4	95
Přijaté transfery	68,8	43,8	64
Ze státního rozpočtu	46,1	28,0	61
Příjmy celkem	275,5	262,8	95
Běžné výdaje	182,0	186,0	102
Kapitálové výdaje	84,4	66,2	78
Výdaje celkem	266,4	252,2	95
Saldo	9,1	10,6	-

5 Zdroje pro finanční zajištění investiční činnosti obce

Pokud se podíváme obecně na financování stavební zakázky, vždy by se měla dodržovat zásada financování dlouhodobého majetku dlouhodobými zdroji. V rámci firmy můžeme hlavní zdroje dlouhodobého financování rozdělit takto:

- interní – odpisy, dlouhodobé rezervy, zisk;
 - externí – základní kapitál, dlouhodobé úvěry, obligace, finanční leasing, dotace.
- [9]

Dělení zdrojů u obcí není zase tak odlišné od toho firemního. Příjmy obcí mohou být různého charakteru. Základně dělíme příjmy obcí na vlastní a cizí. Oba druhy se dají využít na investiční činnost obce. Každý obecní projekt má své specifické financování, a proto se pro každý projekt dá využít velké množství druhů financování. V následující kapitole uvedu podrobný popis zdrojů, kterými může obec financovat své investiční záměry. Rámcově můžeme rozdělit druhy příjmů, které může obec následně využít jako možný zdroj na:

- Daňové příjmy;
- Nedaňové příjmy;
- Dotace a transfery;
- Finanční prostředky z fondů EU určené územní samosprávě;
- Ostatní příjmy. [6]

5.1 Daňové příjmy

Obecně můžeme říct, že daňové příjmy tvoří nejvýznamnější položku ve zdrojích příjmů obce. Z toho důvodu značně ovlivňují finanční stabilitu obce. Daňové příjmy jsou tvořeny svěřeným a sdíleným typem daní. Výběr a správa svěřených daní je prováděna centrálně a na základě zákona je určeno, které daně jsou vybírané celostátně a jaký podíl z nich plyne do rozpočtů obcí. Daňový základ a sazby daní mohou obce ovlivnit jen málo nebo vůbec. U obcí je typickým příkladem této daně daň z nemovitostí. V rámci sdílených daní mají stát i obec stejnou daňovou základnu. Konstrukce daně je stanovena dle zákona a obce nemají možnost ji ovlivnit. Je stanoven podíl, který obec přijímá do svého rozpočtu. Do rozpočtu obcí připadá 23,58 % z celostátního výnosu sdílených daní. [6]

Dále jsou do daňových příjmů obce zahrnuty místní a správní poplatky. Správní poplatky představují tabulkové sazby, které obec vybírá např. za výpis z matrik, vystavení dokladů či povolení stavby. Naopak místní poplatky mají povahu obecních daní. Jejich zaplacením nevzniká nárok na protislužbu a je pouze na obci, zda určitý poplatek uplatní nebo neuplatní; mají tedy fakultativní charakter. Řídí se zákonem č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích. Může se jednat například o poplatek ze psů. [6]

Rozpočtové určení daní je vymezeno a novelizováno zákonem č. 295/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., zákon o rozpočtovém určení daní. Podle tohoto předpisu se určuje podíl obce na sdíleném výnosu daní. Podíl je závislý na celkové výměře obce, prostém počtu obyvatel, kritériu počtu žáků. Tyto podmínky mají určitou váhu a vymezí se podle nich podíl obce na sdílených daních. V reálném provedení to znamená, že se obce snaží navyšovat svůj počet obyvatel. Můžou toho dosáhnout buď nalákáním nových občanů, nebo přidružením menších částí. Tato situace konkrétně nastala u města Plumlov, které k sobě přidružilo obce Soběsuky, Žárovice a Hamry. Právě v obci Žárovice, respektive tedy městské části, bude zpracována případová studie k této práci. [6]

Daňové příjmy tvoří stabilní položku v rozpočtu obce, ale povětšinou neslouží ke krytí investičních činností obce. Primárně slouží k pokrytí běžných výdajů a až poté se hromadí za účelem investice.

5.2 Nedaňové příjmy

Tyto příjmy jsou tvořeny zejména příjmy z vlastní hospodářské činnosti nebo příjmy od různých organizací zřízených obcemi. Může se jednat např. o vodné, stočné, odvoz domovního odpadu, poplatky za školní stravování, služby knihoven apod. Dále je mohou tvořit příjmy z pronájmu majetku, úroky z poskytnutých úvěrů a pokut. V posledních letech podíl těchto příjmů dosahuje zhruba 12 % na celkových příjmech obce. Toto číslo se v průběhu let konstantně snižuje. [6]

5.3 Dotace a transfery

Po daňových příjmech jsou dotace a transfery druhým nejvýznamnějším příjmem obecního rozpočtu. Tyto dotace slouží především k tomu, aby obec mohla vykonávat svou přenesenou působnost. Mimo dotace na financování přenesené působnosti jsou obcím vypláceny i účelové dotace a to jak běžné, k financování provozních potřeb, tak i kapitálové, pomocí kterých obec pokryje svou investiční činnost. [6]

Dále můžeme dotace rozdělit na nárokové a nenárokové. Nárokovou dotaci dostane obec pravidelně, aniž by si o ni musela zažádat. Nenárokovou dotaci dostane v případě, kdy si o ni zažádá a splní kritéria potřebná pro obdržení dotace. [6]

V současné době jsou obcím přerozdělovány následující typy dotací:

- Dotace, které jsou obsaženy v zákoně o státním rozpočtu. Na tyto dotace mají obce nárok a jsou jim rozdělovány, i když se státní rozpočet neplní. Jsou předvídatelným a stabilním příjmem obce na konkrétní rozpočtový rok.

- Další velká část dotací pochází z kapitoly všeobecná pokladní správa (VPS), kterou spravuje Ministerstvo financí. Jedná se například o účelové dotace spojené s volbami nebo investiční dotace na obnovu a rozvoj.
- Nenárokové dotace, které jsou poskytovány z rozpočtových kapitol některých ministerstev. Tyto dotace mohou být jak běžné, tak kapitálové.
- Dotace ze státních mimorozpočtových fondů, ty jsou většinou účelové a kapitálové. Jedná se o dotace ze Státního fondu životního prostředí (SFŽP), Státního fondu rozvoje bydlení (SFRB) a ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).
- Dotace od krajů v rámci samostatné působnosti kraje. Jedná se programy vyhlášené jednotlivými kraji nebo přerozdělení dotací, které kraje získaly ze státního rozpočtu. [6]

5.4 Finanční prostředky z fondů EU určené územní samosprávě

Česká republika je nyní součástí již třetího programového období Evropské unie. Jedná se o sedmiletý cyklus, v rámci kterého Evropská unie realizuje svoji politiku soudržnosti. V programovacím období 2014 – 2020 bude mít Česká republika k dispozici zhruba 23,8 mld. eur, což činní přibližně 667,7 mld. Kč. [6]

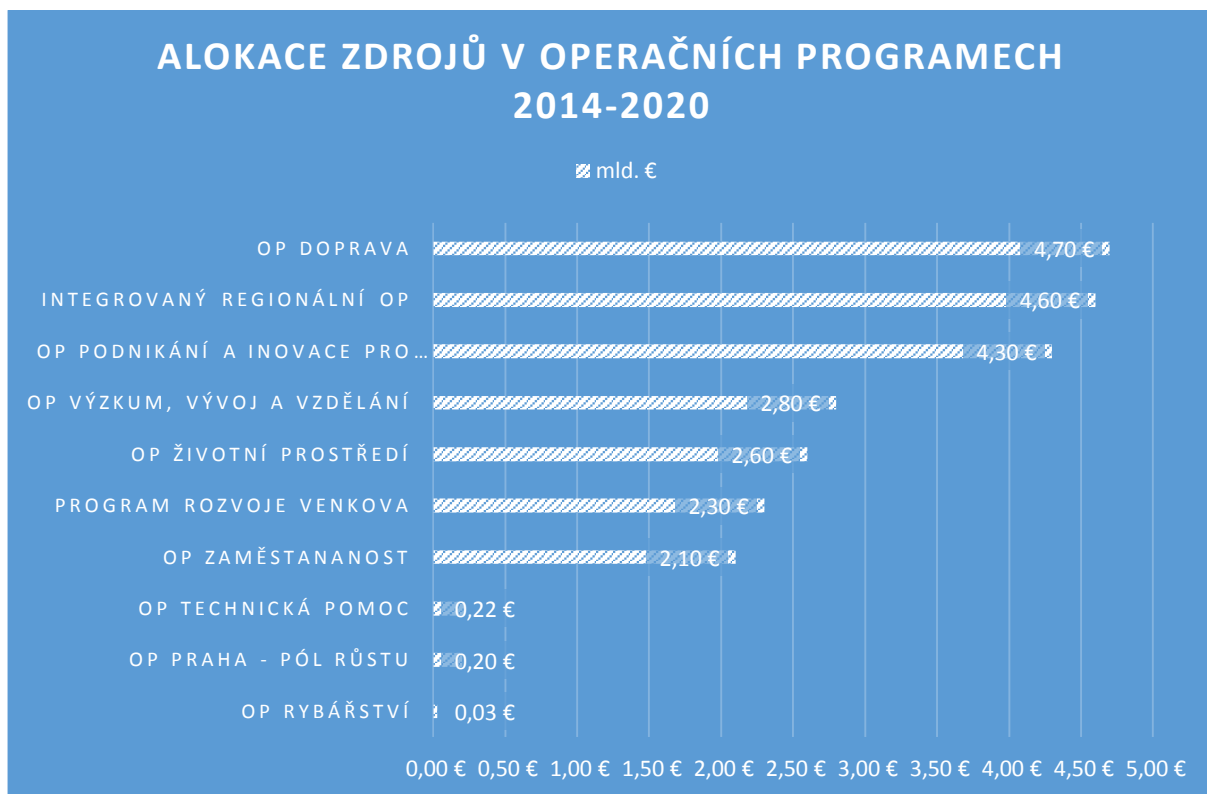
Realizace hospodářské politiky, sociální a územní soudržnosti je řízena principem programování. Na základě tohoto principu nejsou projekty vybírány nahodile, ale podle toho, jestli pomáhají eliminovat problémy, které jsou definovány ve strategických dokumentech. Strategickým dokumentem, který stanovuje cíle a priority pro efektivní využívání zdrojů, je Dohoda o partnerství pro programové období 2014 – 2020. Základním nástrojem regionální politiky je Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020. [6]

Pro programové období 2014 – 2020 jsou vytvořeny nové programy, které jsou spolufinancovány z Evropských strukturálních a investičních fondů. Programy jsou následující:

- OP Doprava;
- OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost;
- OP Výzkum, vývoj a vzdělávání;
- OP Zaměstnanost;
- OP Životní prostředí;
- Integrovaný regionální OP;
- OP Praha – pól růstu ČR;
- OP Technická pomoc;

- OP Rybářství;
- Program rozvoje venkova. [6,16]

V grafu číslo 1 můžeme vidět, jak jsou zdroje rozděleny mezi jednotlivé operační programy.



Graf 1 – Alokace zdrojů v operačních programech [16]

5.5 Ostatní příjmy

Mezi ostatní příjmy obecních rozpočtů můžeme zařadit následující:

- kapitálové příjmy,
- návratné příjmy,
- příjmy ze sdružování finančních prostředků,
- dary,
- výnosy z veřejných sbírek a další nahodilé příjmy. [6]

Všechny tyto příjmy jsou nahodilé a nepravidelné v čase. Kapitálové příjmy představují příjmy z prodeje majetku a výnosy z vlastnictví cenných papírů. Příjmy ze sdružování prostředků představují příjmy z dobrovolných svazků obcí (DSO). Ty mohou být jak kapitálové, tak na běžné obecní výdaje. Dary a výnosy z veřejných sbírek také mohou plynout do obecního rozpočtu. Větší důraz bude soustředěn na návratné příjmy. [6]

5.5.1 Návratné příjmy

Návratnými příjmy mohou být úvěry a půjčky od tuzemských a zahraničních finančních ústavů, dále emise komunálních obligací a návratné finanční výpomoci a půjčky ze státních fondů. [6,17]

Obce mají volný přístup k přijímání úvěrů jak v české, tak v jakémkoliv jiné cizí měně a mohou si půjčovat od jakéhokoliv ústavu a s jakýmkoliv účelem. Důležitým faktorem je doba splatnosti úvěru, podmínky splacení a výše úrokové sazby. Úvěr je přímým a standardním nástrojem různých typů investičních projektů. Obec obvykle vypisuje výběrové řízení na poskytnutí úvěru, ve kterém přesně specifikuje své potřeby a požadavky. Při specifikování úvěru je potřeba dobře zvážit typ úrokové sazby. Sazba může být fixní nebo variabilní. Dle časového hlediska můžeme úvěry rozdělit následovně:

- úvěry krátkodobé,
- úvěry střednědobé,
- úvěry dlouhodobé.

Na investiční akce obcí se zpravidla využívá úvěr střednědobý. Za úvěr se většinou musí obec zaručit. V tuzemsku jsou nejčastější formou ručení budoucí rozpočtové příjmy nebo majetek obce. Úvěr tak celkově přináší možnost získat zdroj financování, který lze konkretizovat na daný projekt a situaci. [6,17]

6 Rozdělení, správa a vlastnictví pozemních komunikací

Pozemní komunikace upravuje v České republice zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Tento zákon kategorizuje pozemní komunikace, jejich stavbu, podmínky užívání, ochranu, práva a povinnosti vlastníků a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací. [10]

6.1 Rozdělení pozemních komunikací

Pozemní komunikaci můžeme charakterizovat jako dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace můžeme dle dopravní důležitosti kategorizovat následovně:

1. **Dálnice** – pozemní komunikace, která je určena pro mezistátní a rychlou dálkovou dopravu a to silničními motorovými vozidly. Komunikace je budována bezúrovňovým křížením, má oddělená místa pro napojení vjezdu a výjezdu a směrově oddělené jízdní pásy.
2. **Silnice** – veřejně přístupná pozemní komunikace. Určená k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci. Vytváří silniční síť. Silnice se dle svého určení a velikosti dopravního významu dělí následovně:
 - a. silnice I. třídy – obdobné parametry a stavebně technické prvky jako dálnice,
 - b. silnice II. třídy – určena pro dopravu mezi okresy,
 - c. silnice III. třídy – určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
3. **Místní komunikace** – slouží zejména místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dle svého určení a velikosti dopravního významu dělí následovně:
 - a. místní komunikace I. třídy,
 - b. místní komunikace II. třídy, dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
 - c. místní komunikace III. třídy – obslužná komunikace,
 - d. místní komunikace IV. třídy – nepřístupná provozu silničních vozidel nebo je umožněn smíšený provoz.
4. **Účelová komunikace** – slouží pro spojení jednotlivých nemovitostí a to pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení nemovitostí s ostatními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. [10,18]

6.2 Vlastnictví pozemních komunikací

Silnice I. třídy a dálnice spadají do vlastnictví státu. Silnice II. a III. jsou ve vlastnictví kraje, ve kterém se nachází. Obce vlastní místní komunikace. Fyzické nebo právnické osoby jsou vlastníkem účelových komunikací. Ministerstvo dopravy vykonává vlastnické právo státu k dálnicím a silnicím I. třídy a výkon těchto práv je vykonávám Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, což je příspěvková organizace Ministerstva dopravy. Vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace vede evidenci svých vlastněných komunikací. Dále je vlastník povinen provádět pravidelné a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy. [10,18]

6.3 Správa pozemních komunikací

Státní správu v rámci správy a dozoru pozemních komunikací vykonávají silniční správní úřady. Jsou jimi Ministerstvo dopravy, krajský úřad a obecní úřad s rozšířenou působností. Jednotlivé úřady vykonávají následující činnosti:

- Ministerstvo dopravy – rozhoduje o změnách kategorií a zařazení pozemních komunikací do kategorií dálnice nebo silnice, povoluje zvláštní užívání silnic a rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutí kraje v přenesené působnosti.
- Krajský úřad – vykonává, rozhoduje a povoluje stejné záležitosti jako Ministerstvo dopravy s tím rozdílem, že se jedná o výkon v rámci silnic II. a III. třídy.
- Obecní úřad s rozšířenou působností – vykonává působnost speciálního stavebního úřadu a silničního správního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy a ŘSD, tuto působnost vykonávají i v rámci místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou pod výkonem obecného stavebního úřadu.
- Obce – zařazují pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a zároveň je vyřazují. Vykonávají působnost silničního a speciálního stavebního a správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. [10,18]

Státní dozor na všech kategoriích pozemních komunikací, vykonávají silniční správní úřady a v obce v rozsahu své působnosti. Vrchní státní dozor vykonává Ministerstvo dopravy a to nad výkonem státního dozoru, který provádí příslušné silniční správní úřady. [10,18]

7 Hodnocení ekonomické efektivity silničních a dálničních staveb, metoda CBA

Investiční akce dopravní infrastruktury financuje v rámci České Republiky Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Finanční prostředky z tohoto fondu jsou poskytovány na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic. Na výstavbu a údržbu cyklostezek. Dále na plnění programů ke zvýšení bezpečnosti dopravy, celkovou expertní činnost v rámci dopravy a modernizaci a opravy silnic a dálnic. [11]

Systém schvalování žádostí o finanční prostředky dopravní infrastruktury. Na počátku schvalovacího řízení je žádost o finanční prostředky, kterou v podobě záměru projektu podává investor stavby SFDI. Záměr projektu je taková dokumentace, která vymezuje požadavky na přípravu a realizaci investiční akce. Dále určuje časový plán a finanční průběh. Pokud orgány SFDI projekt schválí, je zařazen do návrhu rozpočtu, který je postoupen Ministerstvu dopravy. V rámci dopravní infrastruktury je investorem Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). ŘSD má pro hodnocení ekonomické efektivity zpracovánu vlastní metodiku. [11]

7.1 Vstupy pro hodnocení ekonomické efektivity

Ředitelství silnic a dálnic je státní příspěvková organizace, která je pod křídly Ministerstva dopravy ČR. Jak bylo výše zmíněno ŘSD má v rámci hodnocení ekonomické efektivity zpracovánu vlastní metodiku.

Hodnocení ekonomické efektivity v oblasti veřejných investičních projektů se provádí na základě analýzy nákladů a přínosů s použitím ukazatelů pro hodnocení efektivity investic. Ekonomické hodnocení se provádí v rozsahu oborového kalkulačního vzorce. Pro peněžní vyjádření nákladů a přínosů jsou uvažována data, která jsou počítána právě na základě kalkulačních vzorců. V rámci silničních a dálničních staveb je hodnocení prováděno na základě metodiky Českého systému hodnocení silnic (ČSHS) v souladu s prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity silničních a dálničních staveb v investičních záměrech. [19]

7.1.1 Ukazatele pro hodnocení ekonomické efektivity

1. Čistá současná hodnota – *NPV (Net present value)*

Pokud jde o hodnocení veřejných investic ve státní správě, používá se zde mírně odlišná terminologie než při výpočtech stejných ukazatelů ve firmách. Porovnává se nulová varianta s investiční variantou. To v praxi znamená, že čistá současná hodnota projektovaného stavu ve srovnání se stavem výchozím neboli nulovým je definována jako suma všech diskontovaných čistých výnosů. Vztah pro výpočet je následující:

$$NPV_{(m-n)} = \sum_{y=1}^y \frac{NB_{y(m-n)}}{(1 + 0,01 \times r)^{(y-1)}}$$

kde:

$NB_{y(m-n)}$ jedná se o čistý ekonomický výnos investiční varianty (m) proti nulové variantě (n);

r diskontní míra (%);
 y hodnocený rok ($y = 1, 2, \dots, Y$);
 Y počet hodnocených let. [12;19]

Čím větších hodnot ukazatel NPV nabývá, tím větší je ekonomický přínos investiční části projektu ve srovnání s výchozím stavem, to znamená bez projektu. [12;19]

2. Vnitřní míra výnosu – *IRR (Internal rate of return)*

Jedná se o doplňkový ukazatel, který představuje diskontní míru, při které je NPV rovno nule. Je zjišťována postupným opakovaným výpočtem, kde je hodnota „ r “ hledanou veličinou. Výpočet vychází z tohoto vztahu:

$$0 = \sum_{y=1}^y \frac{NB_{y(m-n)}}{(1 + 0,01 \times r)^{(y-1)}}$$

Ukazatel vnitřní míra výnosu je vyhodnocován podobně jako ukazatel čistá současná hodnota a to čím větší, tím lepší. Neposkytuje informace o velikosti nákladů a výnosů. [12;19]

3. Rentabilita nákladů **BCR** – poměr nákladů a výnosů

Ukazatel rentability neboli míry výnosu vynaložených investičních nákladů slouží pro plánovací účely. Vyhází ze vztahu:

$$BCR_{(m-n)} = \frac{NPV_{(m-n)}}{DC_m} + 1$$

kde:

$BCR_{(m-n)}$ míra výnosu investičních nákladů vynaložených na pořízení

$NPV_{(m-n)}$ čistá současná hodnota při diskontní míře r

DC_m diskontované investiční náklady na pořízení stavby. [12;19]

Výše zmíněný ukazatel stanovuje rentabilitu investičních nákladů při dané diskontní míře a celkové době hodnocení Y . Je určen pro plánovací účely. Všechny ukazatele počítáme na úrovni ekonomických nákladů, to znamená bez započtení daní. Zejména DPH a spotřební daně. [12;19]

7.1.2 Kalkulační vzorec

Výpočet ekonomické efektivnosti projektů se provádí na základě čistých ekonomických výnosů, vztažených na období ekonomické životnosti investice. Jako příjmy jsou vykazovány socioekonomické výnosy oproti současnosti nebo poklesy socioekonomických nákladů. Jako výdaje vnímáme nárůst socioekonomických nákladů nebo poklesy socioekonomických výnosů. Veškeré příjmy a výdaje jsou stanoveny na ročním základě, tak aby bylo možno jejich diskontování na základní rok, který představuje rok zahájení realizace stavby. Finanční toky (Cash flow, CF) musí být očištěny od daní a jsou uváděny ve stálých cenách roku zpracování analýzy. Cash flow je vždy stanoveno pro nulovou variantu (bez projektu, stávající stav) a pro projektovou variantu (investiční, s projektem). Čisté finanční toky poté představují, jak již bylo výše zmíněno, rozdíl těchto dvou variant. [12;19]

Kalkulační vzorec pro výpočet čistého ekonomického výnosu má tvar:

$$NB_{(m-n)} = CI_{(m-n)} + BC_{(m-n)} + BE_{(m-n)} + BP_{(m-n)} + BEm_{(m-n)} + BO_{(m-n)}$$

kde:

$NB_{(m-n)}$	čistý ekonomický výnos stavu investičního proti nulovému
$CI_{(m-n)}$	náklady na investici ve stavu investičním proti nulovému
$BC_{(m-n)}$	přímé socioekonomické výnosy ve stavu investičním proti nulovému
$BE_{(m-n)}$	úspora externích nákladů ve stavu investičním proti nulovému
$BP_{(m-n)}$	efekty osobní a rekreační ve stavu investičním proti nulovému
$BEm_{(m-n)}$	přínosy přímé zaměstnanosti ve stavu investičním proti nulovému
$BO_{(m-n)}$	ostatní přínosy ve stavu investičním proti nulovému

Položky uvedené ve vzorci výše, které mají charakter socioekonomických přínosů, nabývají kladných hodnot. Oproti tomu socioekonomické náklady nabývají hodnot záporných. [12;19]

V rámci dálniční a silniční infrastruktury vstupují do oborového kalkulačního vzorce tyto náklady:

1. Náklady na dopravní cestu:
 - náklady na výstavbu a rekonstrukce;
 - náklady na údržbu a opravy dopravních cest.
2. Náklady uživatelů
 - pohonné hmoty;
 - mazadla;
 - opotřebení pneumatik;
 - opravy a údržba vozidel;
 - ostatní náklady vozidel (mzdy posádek, pojištění, odpisy, režie atd.)
3. Ostatní náklady
 - ocenění času cestujících;
 - hodnota času při přepravě zboží;
 - ztráty z dopravních nehod.
4. Další externí náklady
 - ztráty z dopravního hluku;
 - ztráty z exhalací motorových vozidel. [12;19]

7.1.3 Stanovení předpokládaných stavebních nákladů

Je několik způsobů, jak je možné stanovit stavební náklady projektu silniční infrastruktury. Lze využít klasický položkový rozpočet nebo využít metodiku cenových normativů. V případové studii využiji metodiku cenových normativů a z toho důvodu se jí budu v následujícím textu podrobněji věnovat. [11;20]

Tuto metodiku lze využít, pokud je projekt hodnocen pouze na základě studie. Jsou tedy určeny pro stanovení ceny staveb pozemních komunikací v úrovni zpracování Záměru projektu. Jedná se o povinný dokument, který je předkládán investorem. [11;20]

Cenové normativy definují základní cenu, která je složena ze stavebních objektů následujících typů:

- komunikace a jejich rekonstrukce,
- mosty a jejich rekonstrukce,
- tunely. [20]

Tato cena zahrnuje reálné náklady na realizaci těchto objektů a tyto náklady jsou vyjádřeny v jednotkových cenách. Tedy na 1 kilometr dálnice, silnice, mostu pro specifikovaný typ konstrukce. Struktura cenových normativů na rok 2016 pro objekt typu komunikace vypadá následovně:

Tab. 4 Struktura cenových normativů – členění objektu komunikace [20]

Objekt	Druh komunikace	Umístění stavby	Charakter objektu	Charakter území
Komunikace	Dálnice (D 33,5)	Extravilán	Novostavba	Rovinaté a pahorkovité Hornaté
	Dálnice (D 27,5)	Intravilán		
	Dálnice (D 25,5)			
	Dálnice (D 21,5)			
	Silnice I. třídy (S 24,5)			
	Silnice I. třídy (S 20,75)			
	Silnice I. třídy (S 15,25) - (2+1)			
	Silnice I. třídy (S 13,5) - (2+1)			
	Silnice I. třídy (S 11,5)			
	Silnice I. třídy (S 9,5)			
	Silnice II. třídy (S 9,5)			
	Silnice II. třídy (S 7,5)			
	Silnice III. třídy (S 7,5)			
	Silnice III. třídy (S 6,5)			
	Silnice III. třídy (S 4,0)			
	Místní komunikace (M 11,5)			
	Místní komunikace (M 7,5)			
	Polní cesty (P 6)			
	Polní cesty (P 5)			
	Polní cesty (P 4)			
	Stezky pro pěší a cyklisty			

Výpočet celkové ceny je tvořen následujícím postupem:

1. Určení základní ceny podle cenových normativů (hlavní stavební objekty typu „A“),
2. dopočet zbytku ceny ostatních objektů podle procentní sazby (ostatní objekty typu „B“),
3. expertní úprava základní ceny podle „Atributů“ (tloušťka rekonstruované obrusné vrstvy či tloušťka vozovky),
4. určení rizikové složky pro všechny stavební objekty (navýšení stavebních nákladů projektu o rizikovou složku dochází k zohlednění menšího či většího rizika, zohledňují se rizika z průzkumů umístění stavby, technologická, environmentální, externí, legislativní a ekonomická)
5. přepočet celkové ceny na aktuální cenovou úroveň (celková cena za objekty A+B včetně externích úprav a rizik se musí přepočíst dle indexu ČSÚ / SFDI)
6. výpočet celkové ceny včetně DPH. [11;20]

7.2 Metoda CBA

Analýza nákladů a přínosů (Cost Benefit Analysis = CBA) je jednou z nákladově výstupových metod hodnocení veřejných stavebních projektů. Metodiky Evropské unie doporučují zpracování této analýzy v rámci hodnocení veřejných investičních projektů. Součástí metody musí být tyto následující kroky:

- zhodnocení kontextu, variant a proveditelnosti,
- finanční analýza,
- ekonomická analýza,
- analýza citlivosti,
- analýza rizik. [11;19]

7.2.1 Zhodnocení kontextu, variant a proveditelnosti

Součástí prvotních úvah musí být následující kroky, které jsou přiměřeným způsobem popsány v ucházející podrobnosti a míře:

- představení kontextu – popis socioekonomických podmínek daného území, popis charakteru stávajícího infrastrukturního vybavení, poskytované služby;
- stanovení cílů – jde o definici cílů, stanovené konkrétních cílů pro projekt, posoudit výsledky a dopady projektu, velmi důležitý vstup pro analýzu nákladů a přínosů;
- identifikace projektu – stanovení zda se jedná o projekt *Malý* nebo *Velký*, identifikace ovlivněné oblasti, konečného příjemce a zúčastněných stran, analýza technické, finanční a institucionální způsobilosti;
- proveditelnost projektu s analýzou poptávky a variant – musí být provedena pro každý projekt, shrnuje analýzu proveditelnosti, analýzu poptávky, analýzu variant;
- stanovení referenčního období – základní délka hodnotícího období je 30 let, zahrnuje jak investiční, tak provozní fázi projektu;
- přírůstková metoda – jedná se o srovnání varianty, která zahrnuje novou investici s variantou bez nové investice. [11;19]

7.2.2 Finanční analýza

Musí být součástí CBA. Je prováděna na základě diskontovaných peněžních toků. Jsou v ní tedy zohledněny pouze finanční příjmy a výdaje spojené s projektem. Peněžní toky jsou diskontovány diskontní sazbou 4 % v reálných hodnotách. Zpracována z pohledu vlastníka projektu nebo provozovatele. Musí být provedena ve stálých cenách, tedy v cenách, které jsou stanoveny k základnímu rok (rok zpracování CBA). Aby byla finanční analýza provedena správně, je třeba mít k dispozici následující vstupy:

- investiční náklady;
- náklady na výměnu vybavení;
- provozní náklady;
- příjmy;
- zdroje financování. [11;19]

Je-li životnost zařízení, které se vkládá do investice delší než referenční období, je třeba stanovit jeho zůstatkovou hodnotu, která se zohlední v posledním roce hodnoceného období, jako kladný peněžní tok. Zůstatková hodnota se do výpočtu zahrne pouze tehdy, pokud příjmy převažují náklady. [11;19]

Finanční efektivnost, lze stanovit pomocí ukazatelů FNPV a FIRR. Jde o finanční čistou současnou hodnotu a finanční míru návratnosti. Vztahy pro výpočet jsou:

$$FNPV = \sum_{i=0}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}$$
$$0 = \sum_{i=0}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}; r = \text{hledané FIRR}$$

kde:

<i>FNPV</i>	finanční čistá současná hodnota
<i>FIRR</i>	finanční míra návratnosti
<i>NCF</i>	čistý finanční výnos projektu [11;19]

Ukazatele v rámci finanční analýzy rozlišujeme na finanční výnosnost investice (FNPV(C) a FIRR(C)), a finanční výnosnost národního kapitálu (FNPV(K) a FIRR(K)). Ukazatele finanční výnosnosti investice měří, v jak velkém rozsahu jsou čisté příjmy projektu schopny pokrýt splacení investice bez ohledu na zdroje financování. Proti tomu finanční výnosnost národního kapitálu měří, v jak velkém rozsahu jsou čisté příjmy schopny pokrýt splacení finančních zdrojů poskytnutých z vnitrostátních fondů. Je teda

žádoucí, aby FNPV(C) byla záporná a poté je možno určit z jak velké míry je projekt možno spolufinancovat. Projekt, který se uchází o spolufinancování, by neměl vytvářet zisk, protože potom by se jednalo o nadměrné financování. Dotační náklady jsou tedy zahrnuty až v ukazatelích FNPV(K) a FIRR(K). [11;19]

7.2.3 Ekonomická analýza

I ekonomická analýza musí být součástí CBA. Provádí se z důvodu zhodnocení, jak daný projekt přispěl k rozvoji úrovně blahobytu. Ekonomická analýza musí být provedena ve stínových cenách, to znamená v cenám, která neodrážejí tržní podmínky. V souladu s materiálem, který vydala Evropská komise pro programové období 2014 – 2020 jsou třeba následující úpravy pro posun od finanční k ekonomické analýze:

- fiskální úpravy;
- přepočet tržních cen na ceny stínové;
- peněžní vyjádření netržních dopadů;
- diskontování odhadovaných nákladů a přínosů. [11;19]

Pro diskontování je potřeba využít sociální diskontní sazbu. Sociální diskontní sazba je pro Českou republiku ve výši 5%. Výstupem ekonomické analýzy je tvorba ekonomických peněžních toků. Součástí těchto toků jsou oceněné výdaje či újmy a příjmy či přínosy projektu. Ekonomická čistá současná hodnota ENPV je klíčovým ukazatelem při hodnocení. Vztahy pro výpočet ukazatelů ekonomické efektivity jsou následující:

$$ENPV = \sum_{i=0}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}$$

$$0 = \sum_{i=0}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}; r = \text{hledané EIRR}$$

kde:

<i>ENPV</i>	ekonomická čistá současná hodnota
<i>EIRR</i>	ekonomická míra návratnosti
<i>NCF</i>	ekonomický výnos projektu [11;19]

V ekonomické analýze je třeba zohlednit důležité ekonomické přínosy a v případě potřeby lze započítat i další ekonomické přínosy, pokud je to opodstatněné. Hlavní ekonomické přínosy v oblasti pozemních komunikací jsou:

- snížení všeobecných nákladů na přepravu zboží a osob,
- snížení nehodovosti,
- snížení emisí skleníkových plynů,
- snížení emisí jiných než skleníkových plynů,
- snížení emisí hluku. [11;19]

Aby byl projekt přijatelný, měla by být ENPV větší než 0, což prokazuje, že v daném regionu bude mít společnost z projektu prospěch. Ukazatel EIRR byl měl být vyšší než sociální diskontní sazba. Po zhodnocení těchto ohledů by měl být projekt realizován. [11;19]

7.2.4 Analýza rizik

Analyzovat a posoudit rizika projektu umožňuje lépe pochopit, jak se dopady pravděpodobně změní, pokud některé důležité proměnné, které do projektu vstupují, začnou vykazovat nějakou změnu. Posouzení rizik se skládá z těchto kroků:

- Analýza citlivosti – tato analýza pomáhá určit kritické proměnné, jsou to takové proměnné, u nichž odchylka o 1% má za následek odchylku NPV o více než 1%. Analýza se provádí pomocí změny jednoho vstupu a potom se pozoruje reakce NPV na změnu tohoto vstupu.
- Kvantitativní analýza rizik – pravděpodobnostní analýza rizik zahrnuje rozdělení pravděpodobnosti u kritických proměnných a výpočet pravděpodobnosti NPV a IRR založený na simulaci metodou Monte Carlo.
- Kvalitativní analýza rizik – zahrnuje seznam rizik, kterým je projekt vystaven, matici rizik, určení preventivních a zmírňujících opatření, výklad matice rizik. [11;19]

7.3 Postup ekonomického hodnocení

Samotné ekonomické hodnocení staveb dálniční a silniční infrastruktury je prováděno v programu HDM-4 a výpočetní aplikaci EXNAD a to na základě vstupních dat v souladu s Uživatelským návodem k Českému systému hodnocení silnic programem HDM-4. Výše uvedené vstupy představují základní informace pro ekonomické hodnocení projektu. Při hodnocení s použitím metody CBA se provádí srovnání souhrnných nákladů na výstavbu, provoz, údržbu a opravy, včetně nákladů na realizaci stavby za referenční období na předem určené části silniční sítě ovlivněné výstavbou i budoucím provozem. [11;19]

Ekonomické hodnocení tedy musí být provedeno v pracovním prostředí ČSHS s použitím předepsaného vozového parku a musí zahrnovat následující údaje:

- doba analýzy,
- diskontní sazba,
- počáteční rok analýzy,
- základní rok pro náklady,
- zbytková hodnota. [11;19]

Na základně jednotlivých technických a ekonomických vstupů se stanoví již výše zmíněné ekonomické ukazatele. Součástí hodnocení je i analýza citlivosti. V rámci této analýzy se posuzována citlivost změny výstupních ukazatelů na změnu jednotlivých vstupních údajů. Součástí analýzy bývá i stanovení bodu zvratu. V tomto bodu se čistá současná hodnota rovná nule a vnitřní výnosové procento a rentabilita nákladů jedné. [11;19]

8 Případová studie

V rámci mé diplomové práce bude zpracována případová studie týkající se možného financování a posouzení různých kombinací financování obecního projektu. Bude se jedna o možný projekt rekonstrukce místní komunikace v obci Plumlov – Žárovice. V rámci studie bude zpracována analýza finanční situace města Plumlov, dále provedu studii trasy a skladby dané místní komunikace. Ocenění trasy provedu pomocí cenových normativů. Po ocenění komunikace a tedy zjištění nákladů, které bude třeba vynaložit na daný projekt, zpracuji CBA analýzu pomocí softwaru eCBA, kdy převezu určitá rizika a postupy, která vychází z metodiky hodnocení silnic a dálnic. V závěru bude proveden samotný návrh finančního zajištění a různých kombinací financování projektu a to jak pomocí vlastních zdrojů, dotací nebo úvěru.

8.1 Město Plumlov

Město Plumlov leží v Olomouckém kraji, konkrétně v okrese Prostějov. Je vzdáleno zhruba 8 km od města Prostějov na pomezí Dražanské vrchoviny a Hané. Nadmořská výška města je zhruba 300 metrů nad mořem. Je centrem významné rekreační oblasti, která se nachází kolem Plumlovské přehrady. Díky nedávné revitalizaci zde znovu ožívá cestovní ruch. Další dominantou města je Plumlovský zámek a jeho přilehlý Podhradský rybník s kempem Žralok. Ten skýtá kapacitu pro 700 osob a byl zbudován v roce 1965. Město Plumlov má přibližně 2300 stálých obyvatel a skládá se ze 4 místních částí, kterými jsou Plumlov, Soběsuky, Žárovice a Hamry. Město má katastrální výměru 1 152 ha. [27]

Ve městě se nachází veškerá občanská vybavenost. Občané mohou využít jak nového, tak staršího nákupního centra. Pro děti v předškolním věku je možno využít mateřské školy. Dále mohou děti navštěvovat místní základní školu a to až do deváté třídy. Střední školy se nacházejí ve výše zmíněném bývalém okresním městě Prostějov. Co se týká základního uměleckého vzdělání je možnost využít základní umělecké školy. Město je vybaveno zdravotním střediskem, ve kterém se nachází lékař pro dospělé, zubní lékař a dětský lékař. [27]

Dnes má město vybudováno vodovod, kanalizaci, čistírnu odpadních vod, plynofikaci a komplexní telekomunikační síť. Proběhlo zde vybudování nového hřbitova. A nachází se zde i velká pila Vojenských lesů, která byla prodána do soukromého vlastnictví. V roce 1994 byl odkoupen zámek Plumlov do vlastnictví obce. [27]

Co se týká dopravní dostupnosti, městem prochází hlavní žíla, která směřuje na Dražanskou vrchovinu a prochází vojenským újezdem Březina. Těsně na hranici újezdu se nachází jedna ze čtyř místních částí a to konkrétně Žárovice.

Tato místní část je obklopena Soběsukami a Hamrami. Žije v ní 183 obyvatel dle Malého lexikonu obcí a výměra jejího katastrálního území je 137 ha. Na okraji tohoto území se nachází samotná místní komunikace, která bude předmětem řešení této studie. [28]

8.2 Analýza finanční situace

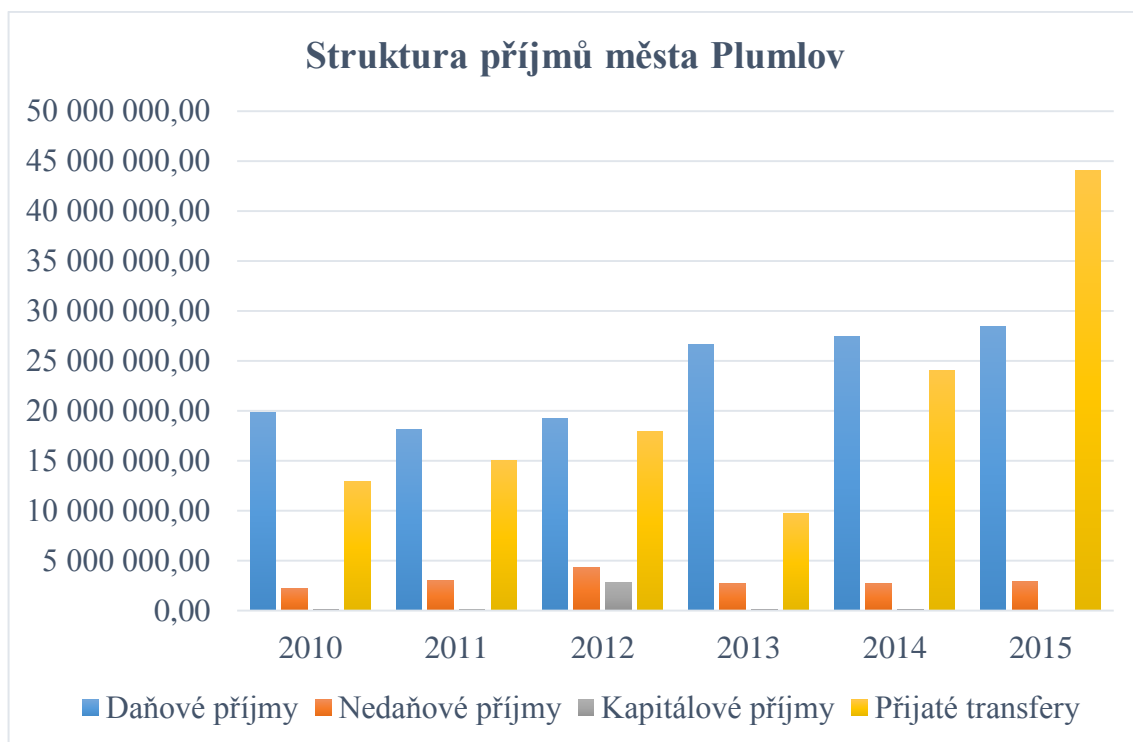
Analýza finanční situace neboli finanční rozbor rozpočtů města Plumlov bude sloužit k porovnání jednotlivých příjmů a výdajů. Z tohoto rozboru bude možnost vyvodit vývoj do následujících let a také budu moci určit přibližnou částku, kterou by město mohlo vydat na řešený projekt.

Budu sledovat příjmy a výdaje od roku 2010 do roku 2015 a průběžný vývoj v roce 2016. Údaje budou vycházet z jednotlivých finančních výkazů obce a to zejména z výkazu pro hodnocení plnění rozpočtu Fin 2-12 M.

Jak vypadala struktura příjmů v jednotlivých letech bude zobrazeno pomocí následující tabulky číslo 5 a grafu číslo 2.

Tab. 5 Struktura příjmů města Plumlov v letech 2010-2015 [vlastní zpracování s využitím finančních výkazů Fin 2-12 M;26]

<i>Položka příjmů</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>
<i>Daňové příjmy</i>	19 861 630,10	18 116 793,29	19 223 373,40	26 627 109,44	27 388 060,72	28 416 098,02
<i>Nedaňové příjmy</i>	2 226 432,52	2 964 658,09	4 304 457,03	2 647 866,61	2 657 849,07	2 858 393,16
<i>Kapitálové příjmy</i>	61 600,00	76 000,00	2 780 200,00	12 376,00	72,00	0,00
<i>Přijaté transfery</i>	12 925 647,67	14 983 599,74	17 897 815,19	9 678 220,55	23 981 131,72	44 034 659,50
<i>Celkem</i>	35 075 310,29	36 141 051,12	44 205 845,62	38 965 572,60	54 027 113,51	75 309 150,68



Graf 2 – Struktura příjmů města Plumlov za sledované období[vlastní zpracování s využitím finančních výkazů Fin 2-12 M;26]

Z výše uvedené tabulky a grafu vyplývá, že dlouhodobě největším zdrojem příjmů jsou příjmy daňové. Přijaté transfery mají velmi nevyvážený charakter. Je to způsobeno původem těchto příjmů. Jedná se o transfery z rozpočtů obcí, krajů nebo ze státních fondů. Může se jednat jak o investiční tak neinvestiční injekce, které město Plumlov přijalo na určité investiční akce.

Daňové příjmy tvoří převážný zdroj příjmů v každém roce sledovaného období a mají rostoucí charakter. V roce 2010 zaujímal zhruba 56 % z celkových příjmů a v roce 2013 dokonce až 68 %. Ve zbylých letech se procentní hladina pohybovala zhruba kolem 50 % z celkových příjmů města.

Přijaté transfery tvoří druhou nejvýznamnější položku z příjmů. V roce 2015 dosáhly největšího zastoupení z celkových příjmů a to 58 %. V ostatních letech sledovaného období zaujímaly tyto příjmy okolo 40 % z celkových příjmů.

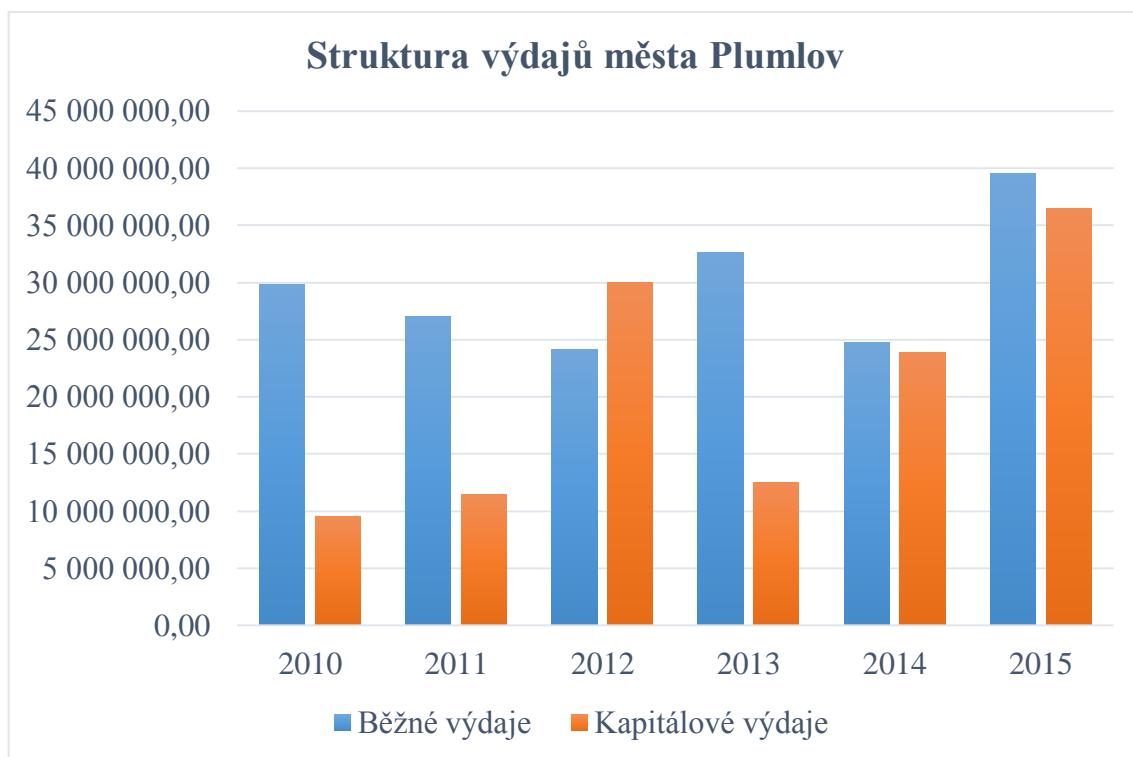
Celkově můžeme sledovat znatelné navýšení příjmů v roce 2015 a to právě díky přijatým transferům. Konkrétně se jednalo o investiční transfery od regionálních rad a ze státního rozpočtu na konkrétní investiční akce, které byly ve městě realizovány. Už teď je patrné, že financování projektů nedokáže obec pokrýt jen ze svých vlastních příjmů, ale musí využívat jiné finanční zajištění. Z toho můžeme dále usoudit, že obce nejsou finančně úplně soběstačné a musí využívat, těchto dotací v podobě transferů.

V rámci transferů můžeme mluvit o investičních a neinvestičních. Neinvestiční slouží k pokrytí běžných výdajů obce a nemusí být účelově využít. Naopak investiční slouží na konkrétní, tedy účelové investiční akce.

Výdaje města Plumlov tvoří výdaje běžné a kapitálové. Běžné výdaje pokrývají běžnou činnost obce a kapitálové výdaje slouží na pokrytí investičních akcí. Struktura výdajů můžeme pozorovat v tabulce číslo 6 a grafu číslo 3.

Tab. 6 Struktura výdajů města Plumlov v letech 2010-2015 [vlastní zpracování s využitím finančních výkazů Fin 2-12 M;26]

<i>Položka příjmů</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>
<i>Běžné výdaje</i>	29 867 293,72	27 042 870,38	24 128 886,52	32 672 340,33	24 800 091,08	39 575 563,82
<i>Kapitálové výdaje</i>	9 570 495,00	11 450 474,40	30 034 554,29	12 492 908,19	23 890 945,55	36 459 909,98
<i>Celkem</i>	39 437 788,72	38 493 344,78	54 163 440,81	45 165 248,52	48 691 036,63	76 035 473,80



Graf 3 – Struktura výdajů města Plumlov za sledované období [vlastní zpracování s využitím finančních výkazů Fin 2-12 M;26]

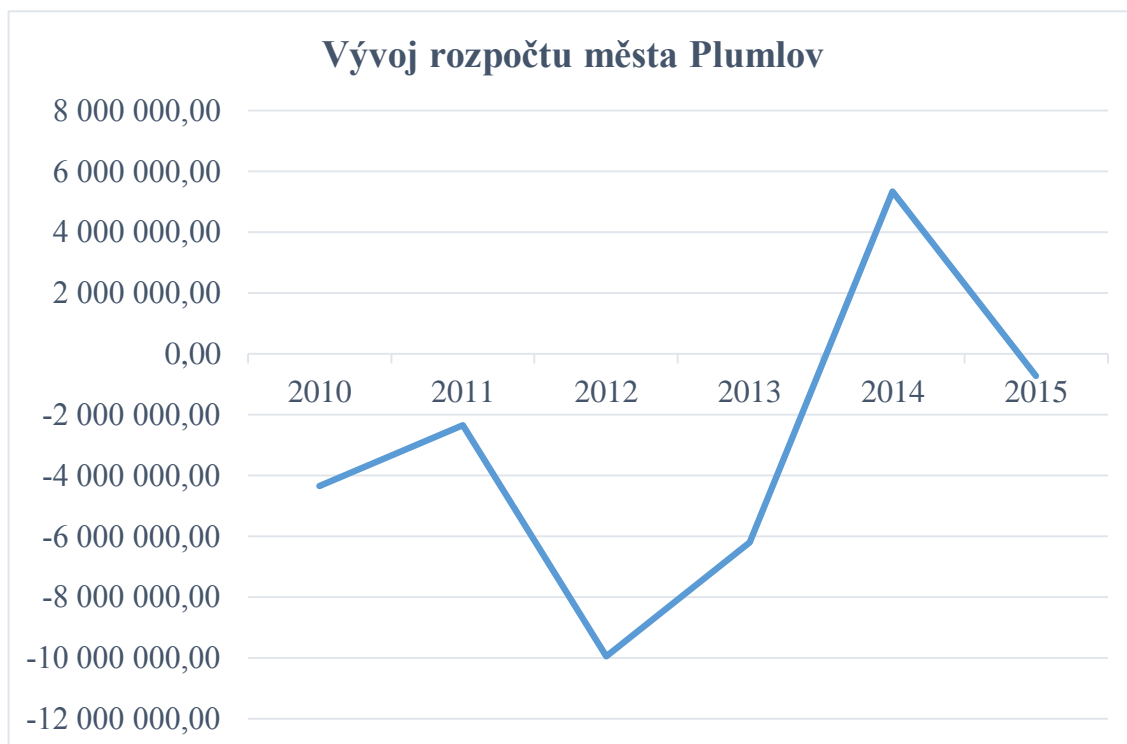
Jak můžeme z výše uvedeného grafu a tabulky vidět, v počátečních letech sledovaného období převažují výdaje běžné na kapitálovými. V roce 2010 dosahují běžné výdaje procentuálního podílu necelých 76 % z celkových výdajů. Do roku 2012 zaznamenávají lehce klesající trend a v uvedeném roce dokonce kapitálové výdaje převyšují. V roce 2014 můžeme vidět skoro vyrovnané kapitálové a běžné výdaje a je tomu i tak v roce posledním.

Pokud se podíváme na celkové finanční hospodaření města Plumlov tak vypadalo následovně:

- v roce 2010 vykázán schodek -4 362 478,43 Kč,
- v roce 2011 vykázán schodek -2 352 293,66 Kč,
- v roce 2012 vykázán schodek -9 957 595,19 Kč,
- v roce 2013 vykázán schodek -6 199 675,92 Kč,
- v roce 2014 vykázán přebytek 5 336 076,88 Kč,
- v roce 2015 vykázán schodek -726 323,12 Kč.

Z výše uvedených čísel můžeme vidět, že hospodaření obce je poměrně nevyvážené a velmi se odvíjí od přijatých transferů. Běžné výdaje a příjmy obce, které slouží ke krytí těchto výdajů, si zachovávají poměrně stálý trend. Město neustále investuje

a snaží se rozvíjet a to jak ve své infrastruktuře, tak i vybavenosti. Jak se rozpočet ve sledovaném období vyvíjel, můžeme vidět v grafu číslo 4.



Graf 4 – Vývoj rozpočtu ve sledovaném období [vlastní zpracování s využitím finančních výkazů Fin 2-12 M;26]

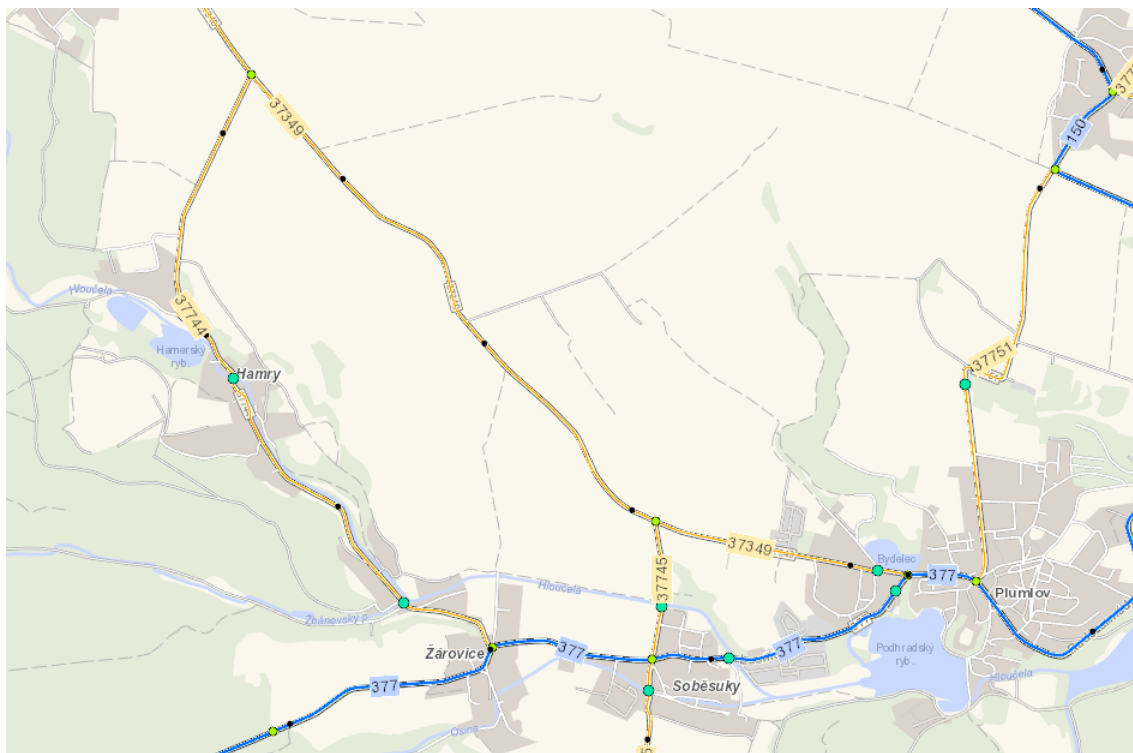
Jak můžeme z analýzy vidět, obec pravidelně investuje do svého rozvoje. Každoročně jsou plánovány investiční projekty, které mají přispět k blahobytu občanů a zvýšit celkovou životní úroveň nejen v obci, ale i v širším okolí. Investice do rozvoje je potřeba plánovat s jistým předstihem a zajistit jim kvalitní financování. Každý projekt si totiž žádá svůj individuální přístup.

8.3 Popis projektu a jeho řešení

Jak již bylo zmíněno na začátku případové studie, projekt, kterým se budu zabývat, je možná realizace rekonstrukce místní komunikace v obci Žárovice. V následující kapitole bude zpracována studie umístění stavby, návrh dopravního řešení komunikace dle platných norem a předpisů. Důležitou kapitolou bude ocenění samotné komunikace pro stanovení nákladů, které by obec musela vynaložit na daný projekt. K ocenění bude využito cenových normativů, které vydává Ředitelství silnic a dálnic ČR.

8.3.1 Popis lokality a současného stav

Řešená komunikace se nachází v obci Žárovice a navazuje na silnici III. třídy číslo 37744, která má délku úseku 3 285 m. Tato silnice navazuje na silnice II. třídy číslo 377, která tvoří hlavní dopravní žílu mezi všemi místními částmi města Plumlov a spojuje okresní město Prostějov s těmito obcemi a Dražanskou vrchovinou. Silnice III. třídy číslo 37744 je ukončena křížením s další silnicí III. třídy číslo 37349 vedoucí z města Plumlov do nedaleké vesnice Vícov. Řešení dopravní sítě v dané lokalitě můžeme vidět na obrázku číslo 7. Ten je pořízen z geoportálu Ředitelství silnic a dálnic. [29]

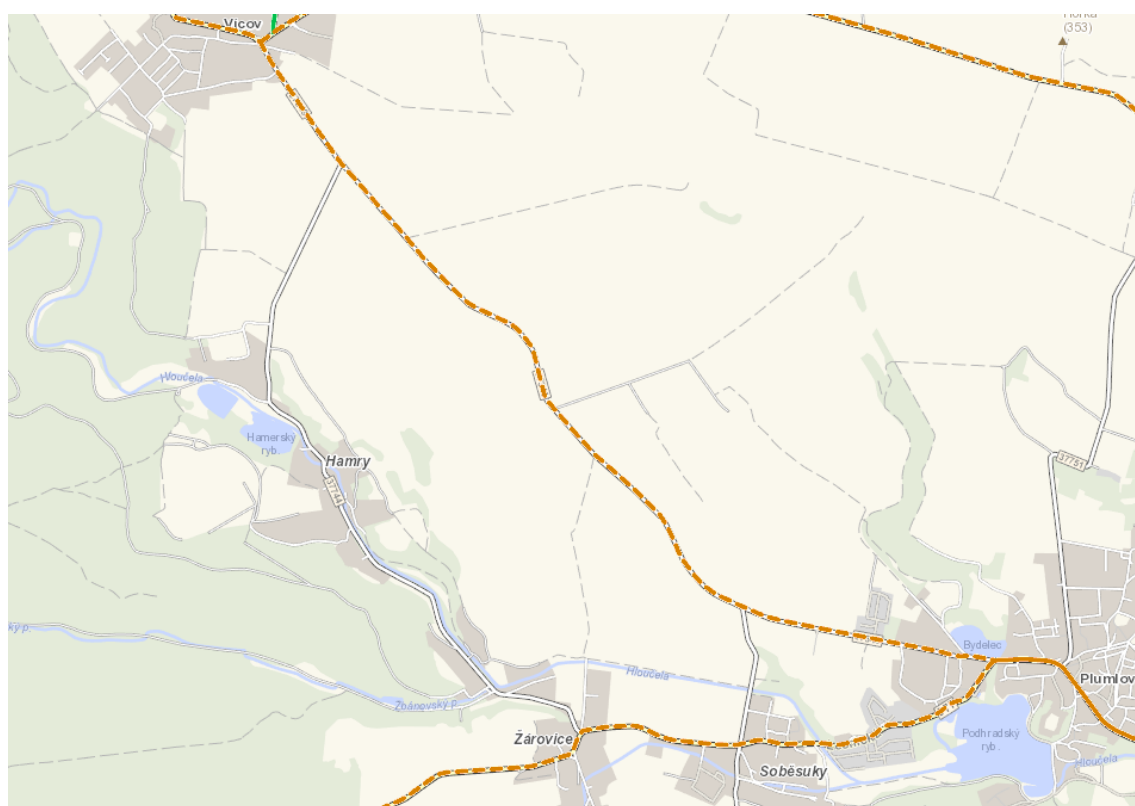


Obr. 7 Silniční síť v řešeném území měřítko 1:20 000 [29]

Právě na silnici III. třídy číslo 37744 se napojuje místní komunikace, která je předmětem řešení mé praktické části. V nynějším stádiu se jedná o polní cestu, vedoucí do části obce s trvalým obydlím. Podstatou projektu by bylo vybudování nové asfaltové komunikace, která by lépe zpřístupnila tuto část obce a zlepšila dostupnost do této oblasti

jak jejím stálým obyvatelům, tak i rekreačním návštěvníkům, jelikož se v oblasti nachází i chaty. Město Plumlov již velkou řádku let přemýšlelo nad realizací tohoto projektu, ale stále jsou na agendě města důležitější projekty. Například nedávná realizace vodovodu a kanalizace v částech Soběsuky, Žárovice a Hamry. Z toho důvodu zatím projekt nebyl uskutečněn a otázkou zůstává, zda někdy bude.

Pokud se podívám na intenzitu dopravy v dané lokalitě, tak je velmi nízká. To je podstatná informace pro možný návrh místní komunikace. Na silnici III. třídy číslo 37744, na kterou se polní cesta napojuje, dokonce ani sčítání dopravy neproběhlo. Jak vypadá intenzita dopravy podle celostátního sčítání dopravy z roku 2010, můžeme vidět na následujícím obrázku.

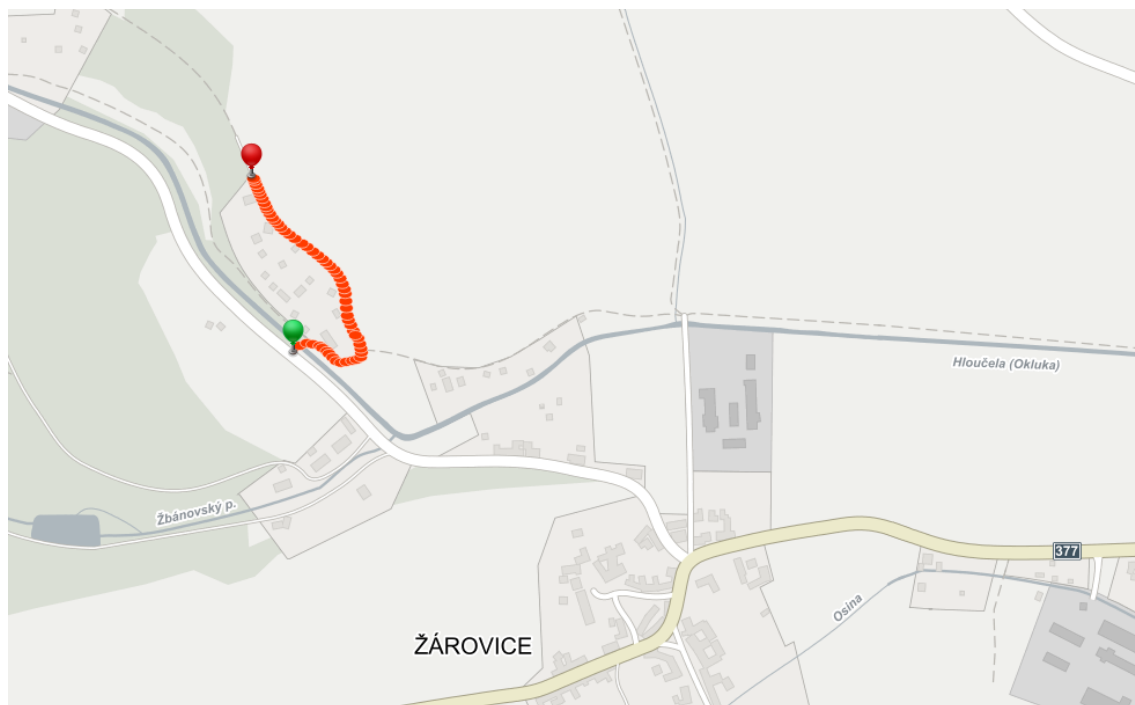


Obr. 8 Intenzita dopravy v řešeném území měřítko 1:20 000 [29]

Dle legendy na geoportálu ŘSD označuje čárkovaná oranžová čára intenzitu dopravy na daném úseku mezi 1 001 – 3 000 vozidly za rok. Tato intenzita je třetí nejmenší jakou může dopravní úsek dosáhnout. Z toho můžeme vyvodit, že dopravní situace v dané lokalitě je velmi klidná a napojení komunikací nečiní problémy. Od intenzity dopravy v dané lokalitě se odvíjí funkční skupina místní komunikace, která může být využita pro dané řešení. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že intenzita je v daném úseku velmi nízká a proto může být využito úsporné řešení místní komunikace. [29]

8.3.2 Trasa a technické řešení komunikace

Jak již bylo zmíněno výše, řešená trasa se nachází v místní části Žárovice. V katastru nemovitostí se jedná o parcelu č. 852/4, katastrální území Žárovice. Jedná se o druh pozemku ostatní plocha a způsob využití ostatní komunikace. Majitelem této parcely je město Plumlov. Jedná se tedy o polní cestu, která by měla být přebudována na asfaltovou místní komunikaci. Prakticky jde tedy o vybudování zcela nové místní komunikace. Na obrázku číslo 9 je zobrazena trasa komunikace.



Obr. 9 Trasa řešené místní komunikace v místní části Žárovice 1:20 000 [vlastní zpracování s využitím serveru Mapy CZ]

Délka trasy byla stanovena na zhruba 400 metrů. Na celé trase se nabere 22 výškových metrů a klesne se o 1 výškový metr. Trasa začíná v nadmořské výšce 303 m. n. m. a končí v nadmořské výšce 324 m. n. m. Trasa začíná odbočením doprava ze silnice III. třídy číslo 37744, pokračuje přes most a následuje další pravotočivá zatáčka, za ní se nachází po sobě následující levotočivé zatáčky v mírném stoupání a klesání. Za těmito zatáčkami následuje přímý úsek se stoupáním, který je lehce levotočivý a další přímý úsek na konci kterého trasa končí.

Na základě všech dostupných informací o trase a dopravní situaci v dané lokalitě bude nyní provedeno zařazení místní komunikace do příslušné funkční skupiny a následně studie příčného uspořádání komunikace. Vše bude provedeno podle příslušných norem a to především podle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Místní komunikace dělíme podle jejich funkčních skupin a podskupin a to na základě dopravního významu a ve vztahu komunikace k osídlení. Dle těchto faktorů bude řešená komunikace zařazena do funkční skupiny C, která je charakterizována dle ČSN 73 6110 následovně.

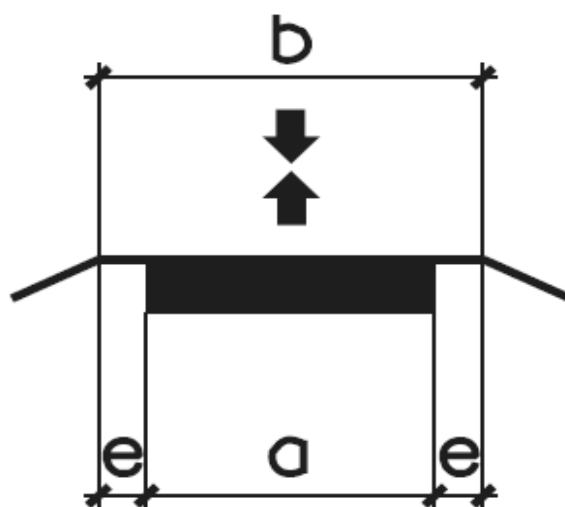
Tab. 7 Charakteristika funkční skupiny C dle ČSN 73 6110 [13]

Funkční skupina	Charakteristické použití	Poloha v obci	Typické požadavky
C	Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě	Uvnitř obytných zón obce	Umožnění přímé obsluhy všech staveb

Jízdní pás bude navržen jako jednopruhový obousměrný s výhybnami. Bohužel daná lokalita neumožňuje vybudování jiného druhu komunikace. V nynějším stavu se jízdní pruh polní cesty pohybuje v šířce přibližně 2,75 m a je provozován obousměrně. Uživatelé komunikace se musejí vyhýbat v určitých bodech komunikace, aby byl zajištěn plynulý provoz. Dle normy se jízdní pruhy nenavrhují větší než 3,5 m a menší než 2,75 m avšak existují výjimky kdy je možno navrhnout pruhy ve větší či menší šíři. Skladba komunikace může být následující:

- asfaltový beton;
- penetrační makadam;
- štěrkokodrt'.

Dle normy bude využit následující typ jednopruhové obousměrné místní komunikace funkční skupiny C s krajnicemi a výhybnami, protože je nejvhodnější pro danou lokalitu. Příčný řez komunikací, je zobrazen na obrázku číslo 10 a jednotlivé rozměry a návrhová rychlost v tabulce číslo 8.



Obr. 10 Jednopruhová obousměrná místní komunikace funkčního typu C [13]

Tab. 8 Rozměry příčného uspořádání a návrhová rychlost dle ČSN 73 6110 [13]

Návrhová rychlost v km/h	30	
Šířka v m	<i>b</i>	3,75
	<i>a</i>	2,75
	<i>e</i>	0,50

Jak již bylo zmíněno, jedná se o nejmenší profily komunikací v okrajových částech obcí. Obousměrná komunikace musí mít výhybny ve vzájemné vzdálenosti 80 - 100 metrů nebo může být nahrazena proměnnou šířkou profilu. Odvodnění komunikace musí být řešeno dle místních podmínek. Celková šíře nové komunikace tedy činí 3,75 m.

8.4 Ocenění místní komunikace

Pro stanovení nákladů, které je třeba vynaložit na projekt, bude nyní řešená komunikace oceněna pomocí cenových normativů. Ty je možné nalézt na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic. Tato metodika stanovení ceny se využívá právě v rámci studie projektu. Pro správné stanovení ceny je potřeba, aby osoba, jež ocenění provádí, byla dobře obeznámena s projektem. Pokud by tomu tak nebylo, mohlo by dojít k velkým odchylkám od standardu. Cenové normativy mají své zásady použití a danou strukturu výpočtu, která byla nastíněna v teoretické části této práce. V následujícím textu bude popsán postup výpočtu ceny místní komunikace. Celý výpočet bude proveden v cenové hladině roku 2016.

Na samém počátku výpočtu je potřeba projekt, který je předmětem ocenění, zařadit do charakteristické skupiny. Hlavní stavební objekty se zařadí dle skupiny A cenových normativů a tím dojde ke stanovení základní ceny. V tabulkách cenových normativů jsou ceny uváděny na 1 km komunikace, základní cenu naší komunikace získáme přepočítáním na příslušnou vzdálenost a šířku. Pokud vezmeme v úvahu charakter místních komunikací, které jsou uváděny v cenových normativech, bude naše komunikace oceněna jako silnice III. třídy. Místní komunikace, podle kterých jsou počítány cenové normativy, mají zcela jiné charakteristiky než mnou řešená komunikace. Následně bude provedena i úprava ceny tak, aby odpovídala danému projektu.

Po stanovení ceny hlavního stavebního objektu dojde k výpočtu cen ostatních stavebních objektů, které jsou kategorizovány ve skupině B cenových normativů. Jedná se o procentní sazby, který vycházejí z ceny hlavního stavebního objektu. Poté bude opět cena upravena tak, aby odpovídala specifikaci daného projektu.

Následně bude provedeno stanovení ceny rizik pro jednotlivé objekty, kde bude jako základní cena pro výpočet využita upravená cena jak hlavních, tak vedlejších stavebních objektů. Rizika budou definována pro celou stavbu, tedy hlavní i vedlejší objekty dohromady. Po dokončení těchto kroků dojdeme k výsledné ceně stavby na cenové úrovni roku 2016. Posledním krokem bude dopočet DPH v zákonem stanovené výši.

Cenové standardy zahrnují veškerou přípravu stavby, sejmutí ornice, zemní práce, konstrukci vozovky, odvodnění a další práce, které jsou dle technologií spojeny s konstrukcí pozemní komunikace.

Pokud jde o související objekty, ty obsahují všechny ostatní práce, které jsou nutné pro zhotovení komunikace a jak již bylo zmíněno, jsou stanoveny jako procentní část ze základní ceny komunikace. Obsahují všeobecné položky, přípravné práce, vodohospodářské objekty, inženýrské sítě, zabezpečovací a ochranná opatření,

technologická zařízení, úpravy ploch a objekty drah. Z výpisu je patrné, že ne všechny objekty budou u tohoto projektu využity. Je na úvaze zpracovatele, které jsou pro projekt podstatné a jak velkou procentní část z nich využije. Samotný výpočet ceny místní komunikace je proveden v tabulce číslo 9.

Tab. 9 Výpočet ceny komunikace dle cenových normativů ŘSD [vlastní zpracování dle cenových normativů ŘSD;20]

Značka normativu	Číslo objektu	Název objektu	MJ	Základní cena normativu	Množství MJ	Úprava ceny [%]	Celkové náklady [Kč]	R1 [%]	R2 [%]	R3 [%]	R4 [%]	R5 [%]	R6 [%]	Cena rizik celkem [Kč]	Cena celkem [Kč]
Komunikace															
A. 1. S3. 4. 0. NER	0001	Trasa komunikace	Km	8 000 000	0,4	48,75	1 560 000	-5	0	2	0	1	0	-31 200	1 528 800
Celkem za hlavní stavební objekty skupiny A														1 528 800	
Ostatní															
B. 1. 1	0002	Všeobecné položky - extravilán	%	-	6	-	93 600 Kč	-5	0	2	0	1	0	-12 480	237 120
B. 2. 1	0003	Přípravné práce - extravilán	%	-	5	-	78 000 Kč	-5	0	2	0	1	0		
B. 7. 1	0004	Úpravy ploch - extravilán	%	-	5	-	78 000 Kč	-5	0	2	0	1	0		
Celkem ostatních stavební objektů skupiny B														237 120	
Cena stavby celkem														1 765 920	

R1 Rizika plynoucí z průzkumů umístění stavby
R2 Rizika plynoucí z technologického vývoje
R3 Enviromentální rizika
R4 Externí rizika
R5 Legislativní a právní rizika
R6 Ekonomická rizika

V tabulce číslo 9 můžeme vidět podrobný výpočet komunikace dle cenových normativů ŘSD. Výpočet proběhl dle uváděné metodiky a jsou v něm zohledněny všechny vlivy, které jsou v postupu výpočtu uváděny. Vzhledem k charakteru projektu byla provedena celkem znatelná úprava ceny. A to z toho důvodu, že realizace komunikace by měla být relativně nenáročná vzhledem k tomu, v jaké lokalitě se nachází a jaké podmínky panují pro samotnou výstavbu. Proto byla cena základního normativu sražena o 48,75 %. Zohledněna byla celková šíře komunikace, okolní podmínky, podloží, skladba komunikace atd. Celková cena komunikace i se všemi okolními náklady vychází na **1 765 920 Kč**. S touto cenou se bude pracovat v následné CBA analýze a při samotném finančním zajištění tohoto projektu.

8.5 CBA analýza

V rámci případové studie zpracuji CBA analýzu mnou řešeného veřejného projektu. Analýza bude zpracována v programu eCBA. Výstupy z analýzy a její zhodnocení bude popsáno v následujícím textu.

8.5.1 Popis projektu a vstupní parametry

Předmětem projektu je realizace místní komunikace v obci Plumlov - Žárovice. Délka trasy je 0,4 Km. Šířka tělesa 2,75 m. Obslužná místní komunikace skupiny C. Skladba komunikace je asfaltový beton, penetrační makadam, šterkodrt'. Cílem projektu je zajistit kvalitní přístup k objektům, zlepšení infrastruktury, zvýšení pohodlí cestujících a dostupnosti. Snížení opotřebení vozidel, která cestu využívají a především snížení prašnosti v letním období. Zároveň dojde k rozšíření cyklostezek a tras pro pěší turistiku, jelikož je tato oblast velmi vyhledávaná v letním období pro tyto účely.

Základní údaje o projektu:

- Nositel projektu – Město Plumlov, právní forma obec;
- Zahájení projektu – 6/2017;
- Ukončení projektu – 9/2017;
- Zahájení provozu – 9/2017.

Pokud jde o rizika, která mohou vzniknout při realizaci projektu, tak se jedná o riziko nedostatečných finančních prostředků a nedostatečné zajištění finanční udržitelnosti. Pokud by se tato rizika vyskytla, musela by obec jednat a neprodleně rizika eliminovat, aby nedošlo k narušení projektu.

Vstupní parametry projektu:

- Doba hodnocení 30 let;
- Diskontní sazba pro finanční analýzu – 4 %;
- Diskontní sazba pro ekonomickou analýzu – 5%;
- Cenová hladina 2016.

Pomocí výše uvedených dat bude provedena finanční a ekonomická analýza. Velikost diskontní sazby a délka hodnoceného období byla využita z údajů pro hodnocení dálnic a silnic I. třídy, které bylo popsáno v teoretické části této práce. Jelikož pro hodnocení místních komunikací neexistuje žádná závazná metodika, byly využity tyto údaje a postupy.

8.5.2 Rozpočet projektu a provoz

Rozpočet projektu vychází z ocenění komunikace, které bylo provedeno pomocí cenových normativů ŘSD. Jak bylo zmíněno u ocenění, cena obsahuje vše, co zahrnuje projekt ve fázi záměru projektu. Jedná se tedy o nulovou variantu. Rozpočet projektu je tedy stejný jako výsledná cena komunikace a to **1 765 920 Kč**.

Provozní příjmy jsou nulové. Tento projekt negeneruje žádné příjmy za celé hodnocené období. Jedná se o veřejný projekt, který generuje pouze určité socioekonomické výnosy, které budou specifikovány později v této práci.

Provozní výdaje jsou také nulové. Teoreticky by se mělo jednat o výdaje na údržbu komunikace a její provoz. Dosud se o údržbu komunikace starali stálí obyvatelé, kteří ji využívají jako přístup ke svým nemovitým věcem. Předpoklad je, že by tomu tak bylo i nadále. Provoz komunikace a její běžná údržba by tedy byla hrazena a prováděna obyvateli, kteří v lokalitě bydlí a ne samotnou obcí. Pokud by došlo k nějaké vyšší nákladné opravě, byla by nucena obec zasáhnout. Z těchto důvodů jsou tedy provozní výdaje nulové.

Do následného finančního hodnocení je potřeba zahrnout zbytkovou hodnotu investice, která se projeví jako příjem na konci hodnoceného období. Bude prakticky jediným příjmem, který projekt vygeneruje. Výpočet je následující:

$$SV = \frac{[WL - (Y - y + 1)]}{WL} \times C$$

Kde:

SV	zbytková hodnota investice v Kč
WL	životnost prací v letech
Y	poslední rok analýzy
y	rok zahájení/průběhu prací
C	nediskontované náklady projektu

Do výpočtu vstupují tyto hodnoty:

$$SV = \frac{[40 - (2046 - 2017 + 1)]}{40} \times 1\,765\,920$$

$$SV = 441\,480 \text{ Kč}$$

Zbytková hodnota investice činí po 30 letech hodnoceného období **441 480 Kč**. Do výpočtu byla použita obecná životnost 40 let a to z důvodu komplexního zhodnocení. Zbytková hodnota by měla být vypočítána pro každou část zvlášť, jelikož každá část komunikace má svoji životnost. Tento způsob výpočtu je zjednodušený a lehce nadhodnocuje celou komunikaci. Pro potřeby této analýzy je však naprosto dostačující.

8.5.3 Finanční analýza projektu

Podstata hodnocení ekonomické efektivity vychází z krytí projektu vlastními zdroji, proto není v analýze zohledněn ani úvěr ani dotace. Uvažujeme, že by projekt obec uhradila z vlastních zdrojů a kompletně celý.

Když se podíváme na finanční analýzu, vychází záporně. To je zcela pochopitelné, jelikož projekt negeneruje žádné příjmy. Jediné co je započteno ve finanční analýze kladně, je zbytková hodnota investice, která byla vypočtena v předešlé podkapitole. Výpočet čistého cash – flow je zobrazen v tabulce číslo 10. V tabulkách jsou vždy zobrazeny první dva roky hodnoceného období a poslední dva roky hodnoceného období. Celé hodnocené období je k nalezení v příloze č. 1 této práce.

Tab. 10 Hodnocení projektu jako investice [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

	<i>Celkem</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2045</i>	<i>2046</i>
<i>Investice</i>	1 765 920	1 765 920	0	0	0
<i>Zbytková hodnota</i>	441 480	0	0	0	441 480
<i>Provozní výdaje</i>	0	0	0	0	
<i>Provozní příjmy</i>	0	0	0	0	
<i>NCF</i>	- 1 324 440	- 1 765 920	0	0	441 480

Z výše uvedené tabulky je vidět, že negeneruje žádné provozní příjmy ani výdaje. Jediným příjmem je zůstatková hodnota investice na konci hodnoceného období. Dle výše uvedené tabulky byly následně vypočítány ukazatele ekonomické. Konkrétně finanční čistá současná hodnota a finanční míra návratnosti. Ukazatele dosahují následujících hodnot:

- FNPV [Kč] = - 1 624 359
- FIRR [%] = - 4,67
- Index rentability [%] = - 91,98

Ukazatele dosahují záporných hodnot z toho důvodu, že veřejný projekt je těžko hodnotitelný jako investice. Pro hodnocení veřejných projektů, které generují výnosy z užitků, je důležitá ekonomická analýza. V ní jsou kvantifikovány užitky na peněžní částky. Jde tedy o hodnocení dopadů projektu na veřejné blaho.

8.5.4 Ekonomická analýza projektu

Jak již bylo popsáno v teoretické části mé práce, ekonomická analýza je páteří záležitostí CBA analýzy a hodnotí, jak projekt přispěl k zlepšení úrovně blahobytu.

Na začátku analýzy byly stanoveny dopady, který se následně kvantifikovaly na peněžní částky. Tento projekt je velmi malý a přináší užitek jen malému počtu obyvatel v konkrétní oblasti. Je velmi těžké správně vyhodnotit, které užitky projekt přinese a následně je kvantifikovat. Vyhodnoceno bylo celkem pět užitků, které projekt přináší. Tři užitky byly kvantifikovány v programu eCBA a dva budou popsány slovně z důvodu jejich složitého ocenění. Následná ekonomická analýza vychází z těchto dopadů:

- Úspora času v dopravě, osobní vozidla;
- Rozšíření cyklostezek;
- Rozšíření stezek pro pěší;
- Snížení prašnosti;
- Snížení opotřebení vozidel.

Jednotlivé dopady budou v následující části práce rozebrány a popsány.

1. Úspora času v dopravě, osobní vozidla

V tabulce číslo 11 a 12 je vyjádřena specifikace daného dopadu a výpočet jeho celkové hodnoty.

Tab. 11 Specifikace dopadu úspora času v dopravě [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

Charakter dopadu	Výnos
Jednotka dopadu	Osobní vozidlo
Jednotková cena dopadu [Kč/vozidlo a minuta]	4,9375
Specifikace míry dopadu	Úspora času na 1 vozidlo
Hodnota míry dopadu	0,33
Jednotka míry dopadu	Minuta

Tab. 12 Výpočet hodnoty dopadu úspora času v dopravě [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

	Celkem	2017	2018	2045	2046
<i>Vozidla [počet]</i>	109 500	3 650	3 650	3 650	3 650
<i>Hodnota dopadu [Kč]</i>	178 417	5 947	5 947	5 947	24

Ve výše uvedených tabulkách můžeme vidět kvantifikování dopadu. Je zobrazena jeho charakteristika a celkový výpočet za dobu hodnoceného období. Můžeme vidět, že jednotková cena dopadu je 4,9375 Kč/vozidlo a minutu. Hodnota míry dopadu byla upravena na 1/3 a to z toho důvodu, že úspora času při vybudování asfaltové silnice se pohybuje zhruba kolem 20 vteřin. Pravidelně cestu využívá přibližně 6 vozidel, kdy se jedná o stálé obyvatele. Další vozidla, která cestu využívají, jsou namátková a jedná se zpravidla o turisty nebo obyvatele chat. Celkový počet vozidel, byl tedy stanoven na 10 denně, což činí 3 650 vozidel ročně. Celkový socioekonomický výnos byl následně vypočítán na 178 417 Kč.

2. Rozšíření cyklostezek

V níže uvedených tabulkách číslo 13 a 14 je uvedena specifikace a výpočet celkové hodnoty dopadu rozšíření cyklostezek.

Tab. 13 Specifikace dopadu rozšíření cyklostezek [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

<i>Charakter dopadu</i>	Výnos
<i>Jednotka dopadu</i>	Uživatel
<i>Jednotková cena dopadu [Kč/uživatel a kilometr]</i>	1,975
<i>Specifikace míry dopadu</i>	Délka nových cyklostezek
<i>Hodnota míry dopadu</i>	0,4
<i>Jednotka míry dopadu</i>	Kilometr

Tab. 14 Výpočet hodnoty dopadu rozšíření cyklostezek [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

	Celkem	2017	2018	2045	2046
<i>Uživatelé [počet]</i>	88 500	2 950	2 950	2 950	2 950
<i>Hodnota dopadu [Kč]</i>	69 915	2 331	2 331	2 331	2 331

Vybudováním nové asfaltové silnice dojde i k rozšíření cyklostezek. Oblast je turistiky velmi zatížena a to především v letním období. Z osobní zkušenosti mohu říci, že frekvence turistů je na této trase poměrně velká. Proto byl tento užitek zařazen. Hodnota míry dopadu byla stanovena na 400 metrů, tedy na délku nové silnice. Jednotková cena dopadu je 1,975 Kč/uživatel a kilometr. Ročně by komunikaci využilo zhruba 2 950 uživatelů. Celkový výnos z tohoto dopadu činí 69 915 Kč.

3. Rozšíření stezek pro pěší

V tabulce číslo 15 a 16 je vyjádřena specifikace daného dopadu a výpočet jeho celkové hodnoty.

Tab. 15 Specifikace dopadu rozšíření stezek pro pěší [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

Charakter dopadu	Výnos
Jednotka dopadu	Uživatel
Jednotková cena dopadu [Kč/uživatel a kilometr]	1,975
Specifikace míry dopadu	Délka nových pěších stezek
Hodnota míry dopadu	0,4
Jednotka míry dopadu	Kilometr

Tab. 16 Výpočet hodnoty dopadu rozšíření stezek pro pěší [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

	Celkem	2017	2018	2045	2046
Uživatelé [počet]	42 000	1 400	1 400	1 400	1 400
Hodnota dopadu [Kč]	33 180	1 106	1 106	1 106	1 106

Tak jako u dopadu, který zahrnuje cyklostezky, dojde i k rozšíření stezek pro pěší turistiku. Oblast je navštěvována i pěšími turisty, ale zdaleka ne tak hojně jako cykloturisty. Návštěvnost je rozsáhlá díky přilehlé Hamerské stráni, blízkému vojenskému újezdu, který nabízí velmi pěkné trasy, a dalším zajímavým atrakcím, které se v oblasti nachází.

4. Snížení prašnosti

Tento užitek bude popsán slovně. Jedná se o velmi významný dopad. Vybudováním asfaltové silnice dojde prakticky k eliminaci prašnosti na daném úseku. Prašnost v dnešní době činní značný problém zejména v letních měsících, kdy je poměrně značná a projíždějící vozidla musí snižovat rychlost pod 10 Km/h, aby nedocházelo

k velkému rozvíření prachu. Tím, že jsou skoro všechny obydlí situovány hned vedle komunikace, by se odstranění prašnosti projevilo velmi pozitivně. Bohužel je těžké ho kvantifikovat.

V příloze C – Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů silničních a dálničních staveb, která obsahuje vstupní data do programů HDM – 4 s kalibrovanými daty CSHS a programu EXNAD, jsou uvedeny náklady na 1 tunu eliminovaných pevných částic. Ve venkovském osídlení je stanovena cena 3 459 788 Kč/t. [19]

Jedná se o poměrně významnou částku, která by projekt mohla vyzvednout do kladných čísel, avšak těžko odhadnout kolik kilogramů prachu se výstavbou asfaltové silnice v tomto případě eliminuje.

5. Snížení opotřebení vozidel

Tento dopad by byl méně znatelný než dopady uvedené doposud, ale i tak ho lze vzít v potaz. Na polní cestě dochází k většímu opotřebení automobilu. Výstavbou asfaltové silnice by se jízda velmi z pohodlněla a opotřebení automobilu by bylo ve větším časovém horizontu znatelně menší. Zase se jedná o dopad, který lze těžko kvantifikovat. Proto bude uvažován pouze v textové formě a nedojde k jeho číselnému vyjádření.

Po určení a kvantifikování užitků, které projekt přináší veřejnosti, můžeme přistoupit k socioekonomickému hodnocení, jeho podoba je uvedena v následující tabulce číslo 17.

Tab. 17 Ekonomická analýza projektu [vlastní zpracování s využitím programu eCBA]

	<i>Celkem</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2045</i>	<i>2046</i>
<i>NCF</i>	- 1 324 440	- 1 765 920	0	0	441 480
<i>Socioekonomické výnosy</i>	281 512	9 384	9 384	9 384	9 384
<i>Socioekonomické náklady</i>	0	0	0	0	0
<i>Socioekonomický tok projektu</i>	- 1 042 928	- 1 756 536	9 384	9 384	9 384

Po zhodnocení všech užitků vychází přínosy, které projekt vytváří, na 281 512 Kč. Je potřeba brát v úvahu, že 2 užitky nejsou kvantifikovány, takže nelze zcela přesně říci, zda by projekt vycházel v kladných číslech. Celkový socioekonomický tok projektu vychází na – 1 042 928 Kč. Z těchto čísel je následně vypočítána ekonomická čistá současná hodnota a ekonomická míra návratnosti. Ukazatele dosahují těchto hodnot:

- ENPV [Kč] = - 1 507 201
- FIRR [%] = - 3,57
- Index rentability [%] = - 85,35

Je patrné, že ukazatele dosahují nepříznivých hodnot. Pokud bychom se dívali pouze na číselné hodnocení, tak můžeme říci, že projekt není vhodný k realizaci. V tomto případě mohu říci, že by měl projekt pozitivní dopad na okolí, i když tomu čísla nekorespondují. Jde především o to, že 2 užitky nemohly být vyčísleny. Realizací projektu by se celkově zvedla úroveň infrastruktury v dané oblasti a komunikace by velmi pozitivně přispěla ke zvýšení životní úrovně a celkovému pohodlí obyvatel.

8.6 Finanční zajištění investičního projektu

V této kapitole praktické části se budu zabývat samotným cílem této práce a tedy tím, jak by byla obec schopna zafinancovat výše navrhnutý projekt. Jelikož se jedná o poměrně malý projekt, který není až tak finančně náročný, měla by obec celkem rozsáhlé možnosti, jaké zdroje k zajištění financování využít. Cena investičního projektu, kterou jsem stanovil oceněním, je **1 765 920 Kč**.

Ke krytí financování projektu může obec využít vlastní zdroje, dotační programy, nebo investiční úvěr od finanční instituce. V následujících kapitolách budou zhodnoceny jednotlivé možnosti finančního zajištění stavebního investičního projektu.

8.6.1 Vlastní zdroje

Na základě finanční analýzy, kterou jsem provedl na začátku praktické části této práce, je jasné, že i takto relativně malou investici by bylo těžké zafinancovat z vlastních zdrojů obce. Obec vykazuje převážně schodkové rozpočty a její příjmy stačí na pokrytí běžných výdajů obce a ne na investiční činnost.

Město Plumlov by mohlo získat finanční prostředky například z prodeje pozemků, které se v současné době nabízí nad Plumlovskou přehradou, dále z pronájmu nebo prodeje obecních prostor, z kladného rozpočtu atd.

Dle dostupných informací z finančních výkazů je financování z vlastních zdrojů prakticky nemožné a obec si ho v současné době nemůže dovolit. Proto hodnotím tento zdroj financování jako nedostupný. Ve výsledku by záleželo pouze na vedení obce, jestli by se pro takovou investici rozhodlo a jestli by zvážili uhrazení celého projektu z obecního rozpočtu.

8.6.2 Dotační prostředky Olomouckého kraje

Jednou z možností, jak projekt zafinancovat, je využít dotaci, kterou poskytuje Olomoucký kraj. Konkrétně se jedná o dotační program obnovy venkova Olomouckého kraje, ve kterém se nachází dotační titul č. 1 pod názvem Podpora budování a obnovy infrastruktury obce.

Tento dotační program vychází ze strategie Olomouckého kraje na období 2015 – 2020. Jeho cílem je zlepšení kvality života venkovských oblastí, dostupnosti obcí a zvýšení atraktivity venkova [21].

V dotačním titulu se nachází následující aktivity:

- rekonstrukce, výstavba, oprava místních komunikací, chodníků a součástí místních komunikací;
- výstavba, rekonstrukce, oprava staveb ve vlastnictví obce;
- rekonstrukce, výstavba, oprava veřejného osvětlení a veřejného rozhlasu;
- příprava nebo realizace protipovodňových opatření
- komplexní úprava veřejného prostranství obce, včetně obnovy a zřizování veřejné zeleně
- kombinace výše uvedených podporovaných aktivit řadících se do dotačního titulu 1. [21]

Na tento dotační titul Olomoucký kraj vyčlenil pro rok 2017 částku 19 500 000 Kč. Minimální výše dotace na jednu akci činní v tomto dotačním titulu 50 000 Kč a maximální výše 300 000 Kč. [21]

Výše zmíněný dotační titul by byl na tento konkrétní použitelný v rámci první zmíněné aktivity. Avšak při prostudování podkladů k dotačnímu titulu, by na něj nejspíše obec nedosáhla. Žadatelem totiž můžou být obce do 1 000 obyvatel. Tady vzniká určitý rozpor. Obec Plumlov má zhruba 2 300 stálých obyvatel, ale místní nebo obecní část Žárovice, ve které by byl projekt realizován pouze 183 obyvatel. Zde by záleželo na posouzení hodnotící komise, jestli by takovou dotaci obec dostala nebo ne. Ze svého pohledu toto zhodnotit nemůžu, jelikož nemám dostatek informací ani zkušeností s tímto problémem. Ten by měl být posouzen odborníkem. V rámci práce však budu uvažovat, že by obec mohla na dotaci dosáhnout.

Pokud by obec dosáhla dotace v maximální výši, musela by zbytek projektu zafinancovat buď z vlastních zdrojů, nebo za pomoci úvěru. Financování by mohlo vypadat následovně:

Tab. 18 Financování projektu dotace Olomouckého kraje [vlastní]

<i>Finanční zdroje</i>	<i>Částka [Kč]</i>	<i>Procentuální podíl [%]</i>
<i>Dotace</i>	300 000,00 Kč	16,99%
<i>Úvěr</i>	1 465 920,00 Kč	83,01%
<i>Vlastní zdroje</i>	0,00 Kč	0,00%
<i>Celkové náklady projektu</i>	1 765 920,00 Kč	100,00%

Způsob financování uvedený v tabulce číslo 18 by byl pro obec zřejmě nejvýhodnější, pokud by obdržela plnou výši dotace. Zbytek projektu by musel být zafinancován investičním úvěrem. Ty jsou při dnešních velmi nízkých úrokových sazbách velmi výhodné. Výše dotace může být proměnlivá, obec může obdržet například pouze polovinu z maximální výše dotace. Financování takového případu je vyobrazeno v tabulce číslo 19.

Tab. 19 Financování projektu dotace Olomouckého kraje 2 [vlastní]

<i>Finanční zdroje</i>	<i>Částka [Kč]</i>	<i>Procentuální podíl [%]</i>
<i>Dotace</i>	150 000,00 Kč	8,49%
<i>Úvěr</i>	1 465 920,00 Kč	83,01%
<i>Vlastní zdroje</i>	150 000,00 Kč	8,49%
<i>Celkové náklady projektu</i>	1 765 920,00 Kč	100,00%

Pokud obec obdrží pouze polovinu maximální výše dotace, zbytek prostředků musí uhradit jinak, například z vlastních zdrojů. Pokud se podíváme na finanční analýzu, může si teoreticky obec dovolit vynaložit takto nízkou částku z vlastních zdrojů. Tento způsob financování je však méně výhodný než způsob, kdy obdrží plnou výši dotace.

Celkově se způsob financování z dotací Olomouckého kraje jeví spíše jako doplněk nebo bonus k investičnímu úvěru, protože maximální částka, kterou může obec obdržet je poměrně nízká a rozhodně neslouží jako primární financování projektu.

8.6.3 Dotační prostředky Ministerstva pro místní rozvoj

Dalším dotačním prostředkem, kterého může obec využít, je dotace od Ministerstva pro místní rozvoj. To má vypsáno podprogram Podpora obnovy a rozvoje venkova v roce 2017. Podprogram má pět dotačních titulů, které jsou následující:

- Podpora vítězů soutěže Vesnice roku;
- Podpora zapojení generací do komunitního života v obci;
- Podpora spolupráce obcí na obnově a rozvoji venkova;
- Podpora obnovy drobných sakrálních staveb v obci;
- Podpora obnovy místních komunikací. [22]

Z těchto dotačních prostředků může obec využít poslední dotační titul. Účastníkem tohoto dotačního titulu může být obec do 3 000 obyvatel. Tato podmínka je splněna. Podpora v rámci dotačního titulu je až do výše 50 % skutečně vynaložených nákladů. Dolní limit na jednu akci činí 100 000 Kč a horní limit 1 000 000 Kč.

Možný způsob financování za předpokladu dosažení maximální výše dotace je zobrazen v tabulce číslo 20.

Tab. 20 Financování projektu dotace MMR [vlastní]

<i>Finanční zdroje</i>	<i>Částka [Kč]</i>	<i>Procentuální podíl [%]</i>
<i>Dotace</i>	882 960,00 Kč	50,00%
<i>Úvěr</i>	882 960,00 Kč	50,00%
<i>Vlastní zdroje</i>	0,00 Kč	0,00%
<i>Celkové náklady projektu</i>	1 765 920,00 Kč	100,00%

V tabulce můžeme vidět možný způsob financování, kdyby obec získala podporu od MMR ve výši 50 % z celkové ceny projektu. Tento způsob se zatím jeví nejvýhodněji, protože úroky z úvěru by byly velmi nízké a celková podpora je poměrně vysoká.

Může nastat i pesimistická verze financování v rámci tohoto dotačního programu, kdy obec obdrží například polovinu z maximální výše dotace. Tento případ je ukázán v tabulce číslo 21.

Tab. 21 Financování projektu dotace MMR 2 [vlastní]

<i>Finanční zdroje</i>	<i>Částka [Kč]</i>	<i>Procentuální podíl [%]</i>
<i>Dotace</i>	441 480,00 Kč	25,00%
<i>Úvěr</i>	1 324 440,00 Kč	75,00%
<i>Vlastní zdroje</i>	0,00 Kč	0,00%
<i>Celkové náklady projektu</i>	1 765 920,00 Kč	100,00%

Tento způsob financování je pro obec opět méně výhodný, protože se dotovaná částka pohybuje na hranici dotace od Olomouckého kraje. Opět by se jednalo pouze o doplněk nebo zvýhodnění k investičnímu úvěru, který by byl primárním zdrojem k financování projektu.

8.6.4 Dotace Evropské unie

V rámci evropských fondů, které jsou v programovém období 2014 – 2020 k dispozici, se může obec poohlížet po Operačním programu Doprava a Integrovaném regionálním operačním programu, který je právě zaměřen na rozvoj infrastruktury v obcích, městech a regionech.

Při prostudování těchto dotačních programů jsem zjistil, že podpora investic do místních komunikací, které jsou ve vlastnictví obec, není možná. Operační program Doprava je v tomto období spíše zaměřen na transevropskou síť a její celkové propojení v rámci silnic II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví kraje. Podporované oblasti v tomto operačním programu vypadají pro úplnost následovně:

- Prioritní osa 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu;
- Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN – T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu;
- Prioritní osa 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN – T;
- Prioritní osa 4 – technická pomoc.[23]

V rámci Integrovaného regionálního operačního programu, který je zaměřen na dopravu v regionech, zkvalitnění veřejných služeb a veřejnou správu, se nacházejí tyto podporované oblasti:

- Prioritní osa 1 – Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony;
- Prioritní osa 2 – Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů;
- Prioritní osa 3 – Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí;
- Prioritní osa 4 – Komunitně vedený místní rozvoj;
- Prioritní osa 5 – Technická pomoc.[24]

Po prostudování tohoto programu jsem zjistil, že ani tady není možná podpora obnovy místních komunikací. V rámci otázek a odpovědí, které se nachází na oficiálních stránkách www.strukturalni-fondy.cz, jsem objevil následující potvrzení mé domněnky. Dotaz byl následující:

„Mohla bych se na vás obrátit s dotazem, zda se bude vyhlašovat výzva pro specifický cíl 1.1, kde budou žadatelem obce? Obdoba výzvy č. 1, ale ne pro kraje, pouze pro obce.“ [25]

Odpověď na tento dotaz byla následující:

„Specifický cíl 1.1 IROP je přesně nazvaný "Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T". Z toho je zřejmé, že podpora je směřována do silnic II., případně III. třídy, tedy majetku jednotlivých krajů. Podpora investic do místních komunikací, jejichž vlastníky jsou obce, není v programovém období 2014-2020 a v IROP možná.“ [25]

Z výše uvedeného je jasné, že obce nemohou dosáhnout na dotace v oblasti investic do místních komunikací ve stávajícím programovém období. Z toho důvodu je tato varianta financování neřešitelná.

8.6.5 Investiční úvěr

Jako další způsob, jak zafinancovat tento projekt, může být investiční úvěr. Tato možnost přichází v úvahu, pokud by obci nebyly poskytnuty dotace nebo kdyby bylo potřeba dotaci předfinancovat nebo spolufinancovat. V tomto případě budu uvažovat možnost, kdy obec použije úvěr přímo na financování tohoto konkrétního projektu.

Jelikož se mi nepodařilo zjistit přesnou hodnotu úrokové míry, kterou by určitá bankovní instituce obci poskytla, využiji pro stanovení úrokové míry následující postup. Sazba by mohla být fixní nebo pohyblivá.

U pohyblivé úrokové sazby banky vychází z hodnoty PRIBOR. Je to hodnota, za kterou si banky půjčují peníze na českém mezibankovním trhu. K této hodnotě je následně přidána přírážka podle ratingu obce.

Fixovaná úroková sazba se stanoví na celé období úvěru a dále se nemění. Tato sazba je vždycky větší než sazba pohyblivá, ale za to zaručuje konstantní úrok ve všech letech splácení úvěru. Jelikož se jedná o imaginární úvěr, který by obec mohla využít, budou zhodnoceny obě varianty úrokových sazeb. Uvažován bude střednědobý úvěr na dobu 5 let. Obě úrokové sazby byly po odborné konzultaci s odborníkem stanoveny následovně:

- Fixní sazba = 1,10 % p. a.
- Pohyblivá sazba = 0,90 % p. a.
 - PRIBOR 1M = 0,20 % p. a. k aktuálnímu datu
 - Přírážka stanovená bankou = 0,70% p. a.

Jak již bylo naznačeno, pohyblivá úroková sazba je nižší než fixní. Sazba PRIBOR si udržuje konstantní trend. V dnešní době velmi nízkých úrokových sazeb je pro obci poměrně bezpečné zvolit si pohyblivou úrokovou sazbu, i když výhled do budoucna může být takový, že se úrokové sazby budou lehce zvyšovat. V dnešní době se nacházíme na historickém minimu úrokových sazeb. Doporučoval bych obci zvolit si sazbu pohyblivou,

u které může v budoucnu dojít ke zvýšení nebo snížení. Pro výpočet úvěru budeme tedy počítat ve všech letech se stejnou úrokovou sazbou, protože výhled nám je neznámý.

Výpočet anuity bude proveden pomocí následujícího vzorce:

$$A = \frac{(1+r)^n \times r}{(1+r)^n - 1} \times D$$

Kde:

A	roční anuita
D	velikost dluhu
r	roční úroková sazba
n	doba splatnosti v letech

Do výpočtu poté vstupují tyto hodnoty:

$$A = \frac{(1+0,009)^5 \times 0,009}{(1+0,009)^5 - 1} \times 1\,765\,920$$

$$A = 362\,776,93 \text{ Kč}$$

Tab. 22 Výpočet úvěru s konstantní anuitou – pohyblivá sazba [vlastní]

	Anuita	Úrok	Úmor	Jistina
0	-	-	-	1 765 920
1	362 776,93	15893,28	346 883,65	1 419 036,35
2	362 776,93	12771,32719	350 005,60	1 069 030,76
3	362 776,93	9621,276799	353 155,65	715 875,11
4	362 776,93	6442,875957	356 334,05	359 541,06
5	362 776,93	3235,869507	359 541,06	0,00

V tabulce 22 můžeme vidět splátkový kalendář, který by mohl být obci nabídnut. Celkový úrok z úvěru činí 47 964,63 Kč, což je poměrně nízká částka vzhledem k objemu financí, s kterými obec zachází. Celkem by při této úrokové sazbě obec zaplatila 1 813 884,63 Kč. Tato částka je poměrně příznivá a při dnešních velmi nízkých úrokových sazbách je velmi výhodné platit investiční akce z úvěrových prostředků.

Tab. 23 Výpočet úvěru s konstantní anuitou – fixní sazba [vlastní]

	Anuita	Úrok	Úmor	Jistina
0	-	-	-	1 765 920
1	364 924,07	19425,12	345 498,95	1 420 421,05
2	364 924,07	15624,63153	349 299,44	1 071 121,61
3	364 924,07	11782,33769	353 141,73	717 979,87
4	364 924,07	7897,778624	357 026,29	360 953,58
5	364 924,07	3970,489403	360 953,58	0,00

V tabulce 23 můžeme vidět splátkový kalendář s fixní úrokovou sazbou. Celkový úrok z úvěru činí 58 700,36 Kč. Celkem by při této úrokové sazbě obec zaplatila 1 824 620,36 Kč. Ani u této sazby se náklady na úvěr nepohybují moc vysoko. Bylo by jen na obci, jakou sazbu by preferovala.

V souvislosti s finanční analýzou, která byla provedena v kapitole 8.2 této práce, mohu říci, že si obec může dovolit splácet takto vysokou anuitu každý rok. Kapitálové výdaje v roce 2015 dosahovaly výše 36 459 909,98 Kč. Anuita vypočítaná v obou případech dosahuje výše zhruba 1 % v takovém objemu peněz.

Pokud by se obci nepodařilo získat dotaci, je možnost úvěru velmi příznivá. Tento způsob financování může být pro obec velmi příznivý, protože odpadne náklady a starosti s vyřizováním dotace. Avšak peníze z úvěru musí obec všechny vrátit, zatímco z dotace nikoliv. Dotace se tudíž jeví jako nejvýhodnější způsob financování.

9 Závěr

Finanční zajištění projektu, který je realizován obcí, bylo hlavním výstupem této diplomové práce. Konkrétně vypadá cíl této práce takto: *„Cílem diplomové práce je vymezení problematiky financování stavebních projektů realizovaných obcí a následné zpracování případové studie zaměřené na návrh a posouzení zdrojů financování vybraného obecního projektu.“*, citováno ze zadání diplomové práce. Tohoto cíle bylo dosaženo popsáním problematiky veřejných projektů, obcí, rozpočtů obcí, zdrojů finančního zajištění, správy komunikací a hodnocení ekonomické efektivity. Toto všechno bylo obsaženo v teoretické části této práce.

Hlavním výstupem práce, který si dovoluji odčitovat také ze zadání práce je toto: *„Výstupem práce bude zpracovaná případová studie analyzující možnosti financování obecního projektu a následný návrh konkrétních zdrojů financování a jeho posouzení.“* Jako projekt byla využita možná výstavba nové asfaltové komunikace místo stávající polní cesty v obci Žárovice. Abych se dopracoval k danému cíli a výstupu diplomové práce, provedl jsem nejprve finanční analýzu města Plumlov, na základě které jsem vyhodnotil hospodaření obce a zjistil, že uhradit projekt z vlastních zdrojů by bylo pro obec nemožné a na většinu investičních akcí, které v obci probíhají, je využíváno dotací.

Dalším krokem bylo provedení návrhu a technického řešení komunikace, které jsem provedl pomocí geoportálu ŘSD a normy ČSN 73 6110. Zvolil jsem vhodnou skladbu místní komunikace pro danou lokalitu. Ocenění komunikace, tedy stavebních nákladů, které by obec musela vynaložit na tento projekt, jsem provedl pomocí cenových normativů, která vydává ŘSD. Cena projektu jsem stanovil na 1 765 920 Kč.

Jako dílčí výstup bylo provedeno ekonomické hodnocení projektu, které je podstatné k určení, zda projekt zvyšuje blahobyt v dané lokalitě, a dává tak podnět obci k jeho realizaci. CBA analýza bývá mnohdy součástí žádostí o dotaci. Výstupem hodnocení bylo, že projekt nedosahoval kladných hodnot v ekonomické analýze. Ovšem i tak by bylo vhodné projekt realizovat, protože zcela jistě přinese prospěch stálým obyvatelům i občasným návštěvníkům v dané lokalitě.

Hlavním výstupem práce je návrh a zhodnocení finančního zajištění projektu. Jak již bylo zmíněno, jedná se o projekt vybudování nové asfaltové místní komunikace místo stávající polní cesty v obci Plumlov – Žárovice. Jako možné zdroje financování projektu jsem zvolil vlastní zdroje obce, dotace poskytované z krajských a státních rozpočtů, dotace poskytované Evropskou unií a úvěrové prostředky. Nejvýhodněji se jeví forma financování, kdy by byla obci poskytnuta dotace od Ministerstva pro místní rozvoj až ve výši 50 % z celkové částky projektu, a k této dotaci by obec využila investiční úvěr, který by dofinancoval zbylou část projektu. U dotace je nevýhodou to, že částku obec obdrží

až po realizaci projektu. Obec by tak musela zajistit finanční prostředky na realizaci projektu sama a následně by jí byly profinancovány zpětně.

Financování z vlastních zdrojů by bylo pro obec velmi nevýhodné. Na základě finanční analýzy jsem zjistil, že příjmy obec slouží k pokrytí běžných výdajů obce a investiční akce jsou realizovány z externích příjmů obce. Vlastní zdroje jsou tedy nevhodnou formou a obec by nebyla schopna tímto způsobem projekt zafinancovat.

Další možností dotace jsou dotační prostředky Olomouckého kraje. V tomto programu je maximální výše dotace pouze 300 000 Kč což činí 16,99 % z celkové částky projektu. Tento způsob financování by byl méně výhodný a jeví se pouze jako doplněk k investičnímu úvěru, který by obec v tomto případě musela jednoznačně využít.

V rámci dotačních programů Evropské unie, je v tomto programovém období nemožné získat dotaci na tento konkrétní projekt. Financování ze strukturálních fondů v tomto případě není možné.

Poslední možností by bylo využití samostatného investičního úvěru, které by bylo nejméně výhodné, protože obec by musela celou částku vrátit a navíc zaplatit úrok za poskytnutí úvěru. Úrok by však nebyl až tak vysoký, protože v dnešní době se úrokové sazby pohybují velmi nízko. Konkrétně by celkový úrok při pohyblivé úrokové sazbě činil pouze 47 964,63 Kč. To je v celkové objemu poměrně nízká částka, ale i tak je tento způsob financování pro obec nejméně výhodný.

Přínosem práce pro mne bylo získání přehledu v rámci územní samosprávy, procesu získávání dotací a celkového návrhu určitého obecního projektu. Celý proces byl poměrně náročný, kdy jsem musel nejprve celý projekt navrhnout v rámci studie a poté zhodnotit možnosti jeho financování. Pracoval jsem pouze s veřejně dostupnými informacemi, které jsem musel pracně dohledávat, takže se mohu pouze domnívat, jak by v tomto případě obec postupovala a jaký způsob financování by sama zvolila. Celkový přínos práce může být takový, že po předání zjištěných informací se může obec rozhodnout tento projekt realizovat a vybudovat tak asfaltovou komunikaci v dané lokalitě. Pokud by se toto podařilo, výsledek práce by byl nad má očekávání. Myslím, že cíl práce byl splněn a výstupy z ní přinesou možné zlepšení úrovně infrastruktury a blahobytu v obci.

10 Použité informační zdroje

10.1 Seznam použité literatury

- [1] OCHRANA, František. *Hodnocení veřejných projektů a zakázek*. 3., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 1999. ISBN 80-7357-033-5.
- [2] OCHRANA, František. *Veřejné zakázky: [metody a metodika efektivního hodnocení a výběru]*. Praha: Ekopress, 2004. ISBN 80-86119-79-3.
- [3] MALÍŠOVÁ, Iva a Ivan MALÝ. *Hodnocení veřejných projektů: učební text pro studenty oboru veřejná ekonomika*. Brno: Masarykova univerzita, 1997. ISBN 80-210-1591-8.
- [4] Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ze dne 19. dubna 2016.
- [5] KORYTÁROVÁ, Jana. *Ekonomika investic*. Brno 2006, 170 s. Elektronická studijní opora.
- [6] PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015. Finance. ISBN 978-80-247-5608-0.
- [7] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ze dne 12. dubna 2000.
- [8] PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2009. Finance. ISBN 978-80-247-2789-9.
- [9] HEJDUKOVÁ, Amálie; HRONÍKOVÁ, Marta. *Financování stavební zakázky*. Brno 2006, 71 s. Elektronická studijní opora.
- [10] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 23. ledna 1997.
- [11] KORYTÁROVÁ, Jana; HROMÁDKA, Vít. *Veřejné stavební investice II*. Brno 2015, 180 s. Elektronická studijní opora.
- [12] MÁČE, Miroslav. *Finanční analýza investičních projektů: praktické příklady a použití*. Praha: Grada, 2006. Finanční řízení. ISBN 80-247-1557-0.
- [13] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- [14] FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Investiční rozhodování a řízení projektů: jak připravovat, financovat a hodnotit projekty, řídit jejich riziko a vytvářet portfolio projektů*. Praha: Grada, 2011. Expert. ISBN 978-80-247-3293-0.

10.2 Seznam použitých internetových zdrojů

- [15] Rozpočty obcí a krajů v roce 2016. *Deník veřejné správy*. [online]. 14. 3. 2016 [cit. 2016-11-12]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6710577>
- [16] PROGRAMY PRO PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014-2020. Evropské strukturální a investiční fondy. [online]. [cit. 2017-11-23]. Dostupné z: <http://www.dotaceeu.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy>
- [17] Financování projektů municipalit. *Deník veřejné správy*. [online]. 24. 11. 2015 [cit. 2017-11-27]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6704653>
- [18] Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. *Ředitelství silnic a dálnic*. [online]. [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Udrzba-komunikaci>
- [19] Hodnocení ekonomické efektivnosti. *Ředitelství silnic a dálnic*. [online]. [cit. 2016-12-05]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/HDM-4>
- [20] Soupisy a ceny prací. *Ředitelství silnic a dálnic*. [online]. [cit. 2016-12-05]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/soupisy-a-ceny-praci>
- [21] Podpora budování a obnovy infrastruktury obce . *Olomoucký kraj*. [online]. 20.12.2016 [cit. 2016-12-21]. Dostupné z: <https://www.kr-olomoucky.cz/podpora-budovani-a-obnovy-infrastruktury-obce-prijem-zadosti-20-1-31-1-cl-3738.html>
- [22] PODPORA OBNOVY A ROZVOJE VENKOVA V ROCE 2017 . *Ministerstvo pro místní rozvoj*. [online]. 17.10.2016 [cit. 2016-12-21]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/Regionalni-politika-a-cestovni-ruch/Podpora-regionu/Programy-Dotace/Podpora-obnovy-a-rozvoje-venkova-v-roce-2017>
- [23] Operační program doprava. *Evropské strukturální a investiční fondy*. [online]. [cit. 2016-12-21]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/OP-Doprava>
- [24] Integrovaný regionální operační program. *Evropské strukturální a investiční fondy*. [online]. [cit. 2016-12-21]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/Integrovaný-regionální-operacni-program>
- [25] Otázky a odpovědi. *Evropské strukturální a investiční fondy*. [online]. [cit. 2016-12-21]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Otazky-a-odpovedi/Silnice>
- [26] Ekonomika města. *Město Plumlov*. [online]. [cit. 2016-12-07]. Dostupné z: <http://www.mestoplumlov.cz/ekonomika-mesta/ds-1325/p1=2757>

- [27] Město Plumlov. *Město Plumlov*. [online]. [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <http://www.mestoplumlov.cz/>
- [28] Regionální informační servis. *Regionální informační servis*. [online]. [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs>
- [29] Geoportál silniční a dálniční síť ČR. *Ředitelství silnic a dálnic*. [online]. [cit. 2016-12-13]. Dostupné z: <http://geoportal.rsd.cz/web>

11 Seznam zkratek

OP – operační program

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

ČSHS – Český systém hodnocení silnic

NPV – Čistá současná hodnota

IRR – vnitřní výnosové procento

CF – cash flow (peněžní toky)

DPH – daň z přidané hodnoty

CBA – analýza nákladů a užitků

ČSN – Česká technická norma

TEN – T – Transevropská dopravní síť

PRIBOR – Pražská mezibankovní nabídková sazba

ČR – Česká republika

12 Seznam obrázků

Obr. 2 Veřejné potřeby, cíle, veřejný projekt a veřejná zakázka	13
Obr. 2 Životní cyklus projektu	16
Obr. 3 Schéma veřejné správy	18
Obr. 4 Objektivizace vztahu výdajů a příjmů	22
Obr. 5 Vztah mezi běžným a kapitálovým rozpočtem	23
Obr. 6 Vývoj salda hospodaření obcí a krajů v letech 2001 až 2016	26
Obr. 7 Silniční síť v řešeném území měřítko 1:20 000	51
Obr. 8 Intenzita dopravy v řešeném území měřítko 1:20 000	52
Obr. 9 Trasa řešené místní komunikace v místní části Žárovice 1:20 000	53
Obr. 10 Jednopruhová obousměrná místní komunikace funkčního typu C	54

13 Seznam tabulek a grafů

Tab. 1 Zjednodušené schéma běžného rozpočtu	23
Tab. 2 Zjednodušené schéma kapitálového rozpočtu	24
Tab. 3 Základní příjmy a výdaje obcí v letech 2015 a 2016	26
Tab. 4 Struktura cenových normativů – členění objektu komunikace	39
Tab. 5 Struktura příjmů města Plumlov v letech 2010-2015	46
Tab. 6 Struktura výdajů města Plumlov v letech 2010-2015	48
Tab. 7 Charakteristika funkční skupiny C dle ČSN 73 6110	54
Tab. 8 Rozměry příčného uspořádání a návrhová rychlost dle ČSN 73 6110	55
Tab. 9 Výpočet ceny komunikace dle cenových normativů ŘSD	58
Tab. 10 Hodnocení projektu jako investice	62
Tab. 11 Specifikace dopadu úspora času v dopravě	63
Tab. 12 Výpočet hodnoty dopadu úspora času v dopravě	64
Tab. 13 Specifikace dopadu rozšíření cyklostezek	64
Tab. 14 Výpočet hodnoty dopadu rozšíření cyklostezek	64
Tab. 15 Specifikace dopadu rozšíření stezek pro pěší	65
Tab. 16 Výpočet hodnoty dopadu rozšíření stezek pro pěší	65
Tab. 17 Ekonomická analýza projektu	66
Tab. 18 Financování projektu dotace Olomouckého kraje	69
Tab. 19 Financování projektu dotace Olomouckého kraje 2	70
Tab. 20 Financování projektu dotace MMR	71
Tab. 21 Financování projektu dotace MMR 2	71
Tab. 22 Výpočet úvěru s konstantní anuitou – pohyblivá sazba	74
Tab. 23 Výpočet úvěru s konstantní anuitou – fixní sazba	75
Graf 1 – Alokace zdrojů v operačních programech	30
Graf 2 – Struktura příjmů města Plumlov za sledované období	47
Graf 3 – Struktura výdajů města Plumlov za sledované období	49

14 Seznam příloh

Příloha 1 – vybrané tabulky ze sestavy eCBA